

100 Jahre Flughafen Graz

FLUGHAFEN GRAZ

- und so nah ist die Welt.



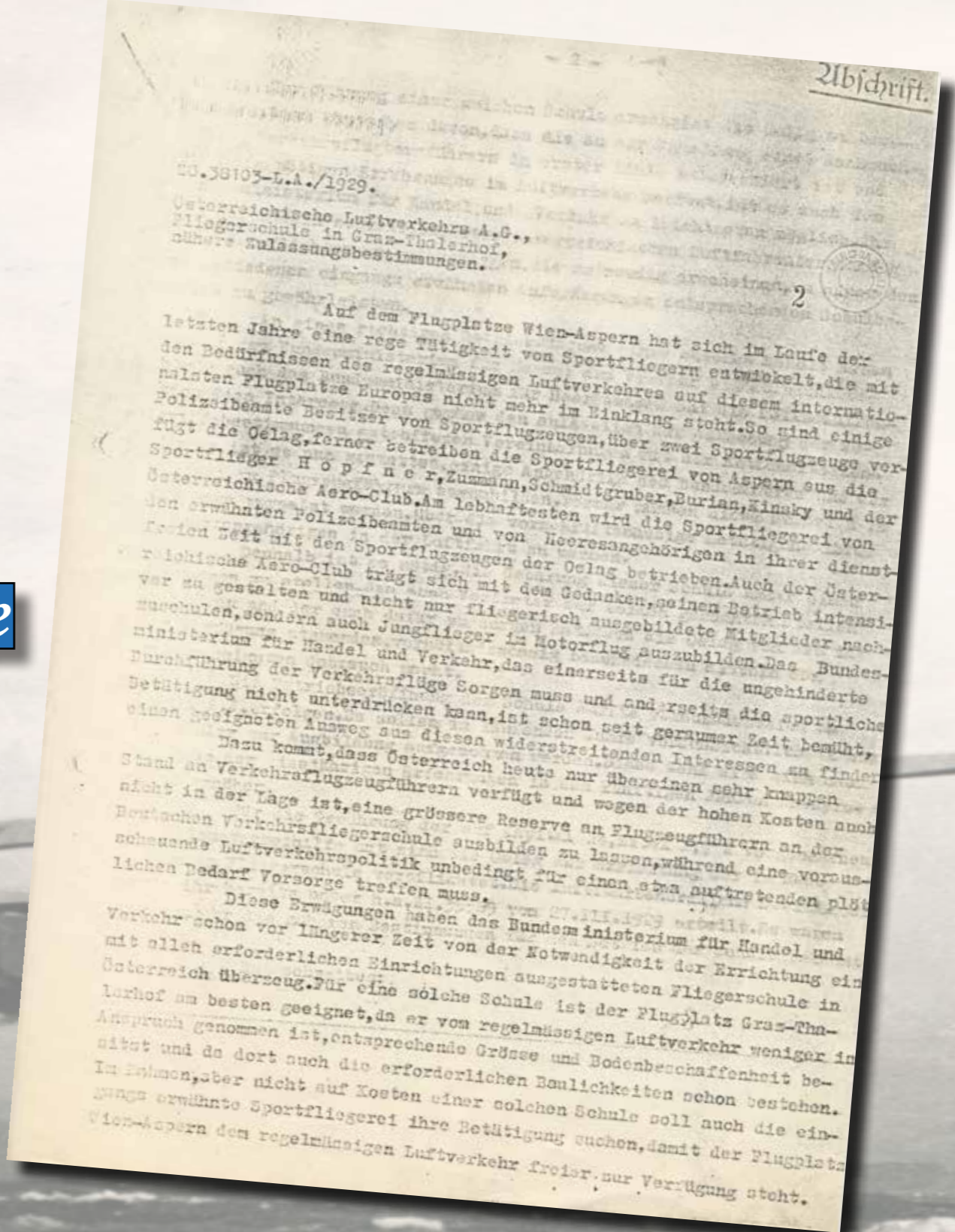
100 Jahre General Aviation am Flughafen Graz

Eine Sammlung an Schriftstücken und Presseartikeln aus dem Nachlass von Hofrat Dr. Josef Gaisbacher





20er Jahre



- 2 -

Zur Führung einer solchen Schule erscheint die Oelag am besten geeignet. Denn abgesehen davon, dass die an der Schaffung einer Nachwachsenden Verkehrsflugzeugführer in erster Linie interessiert ist und die nötigen Erfahrungen im Luftverkehr verfügt, ist es auch dem Bundesministerium für Handel und Verkehr am leichtesten möglich, ihr die nötigen Subventionen zu bewilligen, da es sich um eine der verschiedenen eingangs erwähnten österreichischen Luftfahrtunternehmungen handelt, die notwendig erscheinen, um einen dem Verkehr zu gewährende Schulbetrieb zu gewährleisten.

An einer richtigen Betriebsführung einer solchen Schule haben auch das Bundesministerium für Handel und Verkehr als Aufsichtsbehörde sowie das Bundesministerium für Heereswesen und die Polizeidirektion Wien Interesse. Denn gemäss den anlässlich der Aufhebung der Besatzungsbestimmungen getroffenen Vereinbarungen mit der Botschafterkonferenz ist es nun gestattet, einige Angehörige des Bundesheeres und der Polizei zu Piloten auszubilden. Ferner müssen diese Behörden in die Lage versetzt werden, über die vorschriftsmässige Betätigung ihrer Mannschaften in der Luftfahrt zu wachen.

Deshalb ist es nötig, die Gebarung dieser Schule unter einen Ausschuss zu stellen, den auch Vertreter der beiden genannten Stellen angehören und der auch dafür zu sorgen hat, dass die Oelag von den ihr zur Verfügung stehenden, verhältnismässig bescheidenen Mitteln den zweckmässigsten Gebrauch macht.

Die Betriebsöffnung der Schule dürfte voraussichtlich am 1. Juli l. J. erfolgen. Es sollen im laufenden Jahre voraussichtlich 12 bis 15 Schüler zur Ausbildung aufgenommen werden. Diese Zahl wird sich nach dem Stande der diesjährigen Erfahrungen in den künftigen Jahren entsprechend erhöhen.

Für die Gewährung der auf Kapitel 24, Titel 2, § 2 vorgesehenen Flugplatzbeiträge hat sich die Oelag zur Errichtung der in Rede stehenden Fliegerschule verpflichtet. Die Luftfahrbehördliche Bewilligung wurde ihr bereits unter h.a. 21.35569 vom 27. III. 1929 erteilt. Es wären ihr nunmehr die näheren Bestimmungen für den Betrieb der Schule bekanntzugeben.

Su schreiben:

3

20er Jahre

- 3 -

gutgeheissen worden ist.

Der Ausschuss wird dafür sorgen, dass im Jahre 1929 für die Errichtung und den Betrieb der Fliegerschule mit einem Gesamtbetrage von höchstens 250.000.- S bzw. in den folgenden Jahren mit dem für Schulzwecke jeweils bestimmten Betrage das Auslangen gefunden wird. Er wird über auch darauf Bedacht nehmen, dass allfällige Versorgungs- und Schadenersatzansprüche durch entsprechende Versicherungsverträge gedeckt werden.

Dementsprechend haftet auch die Oelag im Jahre 1929 und in den Folgejahren für die im Auftrage des Ausschusses eingegangenen Verpflichtungen bloss bis zur Höhe des obenbezeichneten Betrages bzw. des jeweils für Schulzwecke gewidmeten Jahresbetrages. Den für Schulzwecke gewidmeten Jahresbeträgen wird die Oelag keine Kosten für ihre mit der Führung der Fliegerschule zusammenhängende Tätigkeit anlasten.

Die Schulleitung hat der Oelag monatlich eine Abrechnung über ihre Geldgebarung vorzulegen, die von der Oelag an den Ausschuss geleitet wird. Dieser legt dem Ausschuss gleichfalls monatlich eine Nachweisung der von ihr für den Betrieb der Fliegerschule unmittelbar geleisteten Zahlungen vor. Der Ausschuss wird die moratorische und rechnungsmässige Überprüfung beider Abrechnungen veranlassen.

Die Aktiengesellschaft wird eingeladen, ihr Einverständnis mit den vorstehenden Bedingungen durch firmmässige Unterfertigung und Rücksendung der anbei mitfolgenden Durchschrift ebensolcher bekanntzugeben.

15. Mai 1929.
Für den Bundesminister:
Augste.

Für die Richtigkeit der Ausfertigung:
Ernst

4

Bundesministerium für Handel und Verkehr.

Zl. 38103-L.A./1929.

Errichtung und Betrieb einer Fliegerschule auf dem Flugplatze Graz-Thalerhof.

Zur hB.Z. 35.589-L.A./1929, vom 27. März 1929.

SONGELANGT AM:	Nr.	Erliegt am
25. MAI 1929	09336	
Zur Erlöschung an:	✓	
Zur Erlöschung mit:		
Zur Kenntnis an:		
Zur Kenntnis mit:	9/11/29	

An die
Österreichische Luftverkehrs-A.G.
in Wien I.

Unter Bezugnahme auf die obbezogene Genehmigung und den hB.Erlass Z. 39211-L.A./1929 werden der Aktiengesellschaft im Folgenden die näheren Bestimmungen für den Betrieb der ob-erwähnten Fliegerschule bekanntgegeben.

Die laufende Kontrolle über den Betrieb und die finanzielle Gebarung der Fliegerschule ist einem Ausschuss übertragen, dem angehören:

Als Vertreter des Bundesministeriums für Handel und Verkehr der Technische Inspektor S c h i l l e r ,
als Vertreter des Bundesministeriums für Heereswesen Oberst L ö h r ,
als Vertreter der Polizeidirektion Wien Hofrat Dr. S k u b e l und
als Vertreter der Österreichischen Luftverkehrs-A.G. Generalmajor a.D. Hofrat Ing. D e u t e l m o s e r .

Die Beschlüsse dieses Ausschusses werden von dem Ausschussmitglied Generalmajor a.D. D e u t e l m o s e r in seiner Eigenschaft als geschäftsführender Verwaltungsrat der Aktiengesellschaft sowohl gegenüber der Fliegerschule, als auch nach aussen hin in Geltung gesetzt.

1

20er Jahre

- 2 -

Alle Bestellungen auf Lieferungen für die Schule beschließt der Ausschuss. Die Bestellungen selbst werden sodann von der Oelag ausgeführt, die auch als Empfängerin der Lieferungen erscheint. Die- sohin bei der Oelag einlaufenden Rechnungen werden vom Ausschuss me- ritorisch überprüft, mit einem Zahlungsauftrag versehen und zur An- weisung des Rechnungsbetrages an die Oelag zurückgeleitet.

Kleinere Anschaffungen, deren Kosten den Betrag von 200.- S nicht überschreiten, können vom Leiter der Schule ohne vorherige Zu- stimmung des Ausschusses vorgenommen werden. Anschaffungen, deren Kosten den Betrag von 200.- S übersteigen, sind von der Oelag beim Ausschuss zu beantragen.

Die Aufnahme von Angestellten und Arbeitern jeder Art darf nur mit vorheriger Zustimmung des Ausschusses erfolgen. Die diesbe- züglichen Dienstverträge werden von der Oelag auftrags des Aus- schusses abgeschlossen. In dringenden Fällen und, wenn Gefahr im Verzug ist (z.B. bei entfernteren Notlandungen, bei Unglücksfällen u. dergl.) kann der Schulleiter zur Abwendung grösseren Schadens nach Bedarf Arbeitskräfte vorübergehend einstellen.

Für alle Bestellungen, Zahlungen und sonstige Handlungen oder Unterlassungen, die ohne vorherige Zustimmung des Ausschusses durch die Oelag getätigt werden, und für die hieraus entstehenden finanziellen Verpflichtungen trägt die Oelag die ausschliessliche Verantwortung. Die gleiche Verpflichtung trifft auch den Schulleiter, wenn er solche Handlungen ohne vorherige Zustimmung des Ausschusses ausführt.

Für die laufenden Ausgaben der Leitung der Fliegerschule (Gehälter, Löhne, Zulagen, laufende Ausgaben für die Erhaltung der An- lagen und des Werkstättenbetriebes u.s.w.) erhält die Schulleitung einen monatlich anzufordernden Geldbetrag als ständigen Geldverlag. Die Überweisung des Betrages darf von der Oelag jedoch erst dann vollzogen werden, wenn die Anforderung vom Ausschuss überprüft und



Bundesministerium für Landesverteidigung. VERSCHLUSS!

35.783 1/L von 1934.

Fliegerschule Thalerhof - Übernahme in die Verwaltung des Bundesministeriums für Landesverteidigung - Weisungen.

ABSCHRIFT.

Res 267/34

I. ALLGEMEINES :

- 1.) Die Fliegerschule Thalerhof der Ölag wird mit 31.XII.1934 aufgelöst.
- 2.) Ihre Aufgaben werden im wesentlichen von der Lehrabteilung II übernommen.
- 3.) Die bisherige Masse der Fliegerschule ist ab 1.Jänner 1935 als Kochstelle der Truppenküche der Lehrabteilung II weiterzuführen.
- 4.) Inwieweit die Bezeichnung "Fliegerschule" aus Geheimhaltungsgründen weiter beizubehalten ist, wird dem Kommandanten der Lehrabteilung II mündlich bekanntgegeben werden. Zur Orientierung diene, dass die vom Bundesministerium für Handel und Verkehr an die Ölag erteilte Konzession für die Fliegerschule bis auf weiteres aufrecht bleibt.
- 5.) Die Personellen Verfügungen und jene bezüglich der Gebäude sowie der Einrichtungsgegenstände erfolgen gesondert.

II. Im BESONDEREN :

- 1.) Das notwendige Geld für den Mehraufwand bei der Lehrabteilung II, ausschließlich des Personalaufwandes für die Ölag-Angestellten MORARI, KERSCH, HANDBSCHUH, FLEISCHER, und ZMESKAL, der bis 1. März 1935 noch im Wege der Ölag zur Auszahlung und Verrechnung gelangt, wird der Rechnungsstelle der Lehrabteilung II zugewiesen. Die Rechnungsstelle der Lehrabteilung II hat das Geldfordernis hierfür mit Nachtragsgeldanforderung sofort beim Bundesministerium für Landesverteidigung, Abteilung 7, anzusprechen. Der Gesamte Sachaufwand ist bei Kapitel 25, Titel 2 § 2/1, Post 36, jener für die Entlohnung des Küchenpersonales der neu aufzustellenden Kochstelle (siehe Punkt 3) ist bei Kapitel 25, Titel 2, § 2, Post 42/1 (Heeresverpflegung), aufzunehmen. Beigefügt wird dass eine weitere Entlohnung von Offizieren aus dem neu zuzuwiesenden Geldbetrag entfällt.
- 2.) Die Rechnungslegung obliegt der Rechnungsstelle der Lehrabteilung II mit dem monatlichen Rechnungsakt. Die Rechnungen über den Sachaufwand sind durch die Gruppe T, mit den notwendigen Bestätigungen nach Militärwirtschaftsvorschrift, III, § 19 (29 - 32) versehen, der Rechnungsstelle zur Bezahlung zu übermitteln. Die Lohnlisten über die Arbeiter sind durch ein von der Gruppe T zu bestimmendes Organ zu verfassen. Ihr obliegt auch die An- und Abmeldung der Arbeiter und vertragsbediensteten bei der Krankenkasse.
- 3.) Durch den Vorstand der Wirtschaftsstelle der Lehrabteilung II ist vorzusorgen, dass die bisherige Küche der Fliegerschule ab 1. Jänner 1935 als Kochstelle der Truppenküche der Lehrabteilung II reibungslos geführt wird. Die Entlohnung des Küchenpersonals (einschliesslich der sozialen Abgaben) ist zu Lasten Kapitel 25, Titel 2, § 2, Post 42/1 (Heeresverpflegung), zu verrechnen. Das Kücheninventar der Fliegerschule ist durch die Wirtschaftsstelle der Lehrabteilung II zu übernehmen.
- 4.) Die Bestimmungen des Erlasses 58.245-7/34 (Kostentschädigung für die Frequenzen des B-Kurses) werden mit Rücksicht auf die Aufstellung der Kochstelle der Truppenküche der Lehrabteilung II in Thalerhof mit 31. Dezember 1934 aufgehoben.

20er Jahre

5.) Die ständige Teilnahme der dauerverpflichteten Militärpersonen und Beamten der Heeresverwaltung der Lehrabteilung II an der Truppenküche gegen Erlag des Kostwertes und weiteren 10 Groschen wird im Sinne der Bestimmungen der Dienstvorschrift L-1, § 3 (4), bewilligt.

6.) Die aus dem Kredit der Fliegerschule beschaffte Sonderkleidung ist durch die Lehrabteilung II (Wirtschaftsstelle) zu übernehmen. Der Gesamtverrat an Sonderbekleidung bei der Lehrabteilung II (einschliesslich der zugewiesenen Vorräte) ist der Wirtschaftsabteilung des Luftschutzes nachzuweisen.

7.) Mit Rücksicht auf die Übernahme der Aufgaben der Fliegerschule durch die Lehrabteilung II hat diese Anträge über Erhöhung der Ausgabebefugnis für die laufende Instandhaltung des Gerätes und einer Ausgabebefugnis als Ersatz für die bisher der Fliegerschule vorzulegen. Rate zugewiesenen Geldbeträge ehemals dem Luftschutzkommando der Lehrabteilung II (einschliesslich der Bestandsrechnungen der Lehrabteilung II) zu stellen.

8.) Der mit 31. Dezember 1934 verbliebene Vorrat an Betriebsstoffen und Brennstoffen der Fliegerschule ist durch die Lehrabteilung II in Empfang zu stellen.

9.) Das gesamte aus dem Kredit der Fliegerschule beschaffte Inventar, ausschliesslich der Einrichtungsgegenstände, ist soweit es sich in Thalerhof und Graz befindet, mit dem Stichtag 15. Dezember 1934 durch die Lehrabteilung II kommissionell zu übernehmen. Das in Aspern befindliche Material wird durch die Lehrabteilung III übernommen. Hierüber ist eine Niederschrift zu verfassen, von welcher je eine Gleichschrift dem Bundesministerium für Handel und Verkehr (im Dienstwege) und dem Luftschutzkommando einzuweisen sind. Die übernommenen Geräte und Materialien sind in den Bestandsrechnungen der Lehrabteilung II, beziehungsweise Lehrabteilung III in Empfang zu stellen. Die bisherige Bezeichnung dienstlichen und gesichert zu verfahren, damit mit diesen kein Missbrauch erfolgen kann.

10.) Alle Stammlisten der Fliegerschule einschliesslich der technischen Abteilung sind durch das Kommando der Lehrabteilung II einzuziehen und gesichert zu verfahren, damit mit diesen kein Missbrauch erfolgen kann.

11.) Mit Rücksicht auf den grösseren Geschäftsaufwand der Gruppen P und T der Lehrabteilung II wird das mit dem Erlasse 50.806-7/1934 festgesetzte Amts- und Kanzleipauschal ab 1. Jänner 1935 158.-3.- die mit der Gruppe P von 8.10.- auf 8.25.- und der Gruppe T von 8.10.- auf 8.50.- monatlich erhöht. Die Gesamtsomme des monatlichen Amts- und Kanzleipauschales der Lehrabteilung II, beträgt demnach ab 1. Jänner 1935 158.-3.-. Die mit dem Erlasse 59.712-7/1934 verfügte Kürzung bleibt aufrecht; (siehe Erlasse 59.712-7/1934 und 59.712-7/1934).

Erhalten: Brigadekommando Nr. 5, Kommando der Lehrabteilung II, Luftschutzkommando, Bundesministerium für Landesverteidigung, Präzisionsbureau, Rechtsbureau, Abteilungen 4, 7, Buchhaltung und zur Kenntnis: Rechnungsbureau und Bundesministerium für Finanzen.

13. Dezember 1934.

Für die Richtigkeit der Ausfertigung: Q U A S

Kommando der Lehrabteilung II
Eingeliefert am 15. XII. 1934
Res. Zahl 267/Adj. mit ./..Blg.

Für den Staatssekretär:
BRANIBER, General der Kavallerie.

Kommandant
Kochstelle

1



Handwritten document with multiple entries and signatures.

Lehrabteilung II
Gruppe A-1
Eingelangt, am 8. Januar 1935
Post. Post. 7/35 mit 2 Stgen.

Lehrabteilung II
Gruppe P
Eingelangt, am 8. Januar 1935
Post. Post. 8/35 mit 2 Stgen.

Thalerhof, am 9. Jänner 1935.

Nach Kenntnisnahme weitergeleitet: (3 Stück Stempelien d. L.A. II abgeführt).

Thalerhof, am 9. Jänner 1935.

20er Jahre



- 2 -

Die als Fluglehrer vorgesehenen Flugzeugführer, sowie die für die

Bundesministerium für
Handel und Verkehr.

EINGELANGT AM	Nr. 05575	Erlischt am
Zur Erlösung an:	H Hofrat	
Zur Erlösung an:		
Zur Kenntnis an:		
Zur Kenntnis an:		

21.35589-L.A.-1929.
Ausbildung von Flugzeugführern.
z.d.s.Eingabe vom 22.März 1929,
Zl.05345.

An
die Österreichische Luftverkehrs Aktiengesellschaft
in
W i e n .

Das Bundesministerium für Handel und Verkehr erteilt der Österreichischen Luftverkehrs Aktiengesellschaft auf Grund des § 5 des Gesetzes vom 10. Dezember 1919, St.G.Bl.Nr.578, die Genehmigung zur Ausbildung von Personen für den Dienst als Flugzeugführer in dem von der Österreichischen Luftverkehrs Aktiengesellschaft geplanten Schulbetrieb unter der Bedingung, daß die Landesregierung für Steiermark als zuständige Schulbehörde die Errichtung und den Betrieb der von der Österreichischen Luftverkehrs Aktiengesellschaft geplanten Privatschule zur Kenntnis nimmt, sowie unter den nachstehenden weiteren Bedingungen:

1.) Die praktische Ausbildung darf nur auf dem Flugplatz Graz - Thalerhof erfolgen, sofern das Bundesministerium für Handel und Verkehr nicht ausdrücklich eine Abweichung von dieser Bestimmung gestattet.

Die praktische Ausbildung darf nur durch solche Flugzeugführer als Fluglehrer erfolgen, welche im Besitze von gültigen, von der Österr.Luftfahrtbehörde ausgestellten Erlaubnisscheinen für Führer von Flugzeugen zur Beförderung von Personen oder Gütern sind und es dürfen hierbei nur solche in Österreich behördlich zugelassene Flugzeuge verwendet werden, die ausdrücklich auch zur Ausbildung von Flugzeugführern zugelassen sind.

1



Tagespost

Amy Mollison wieder abgeflogen.

K. B. Graz, 15. Mai.

Die englische Fliegerin Amy Mollison ist heute um 6.30 Uhr früh vom Flugfeld Thalerhof zum Rückflug nach London gestartet mit der Absicht, in Aspern eine Zwischenlandung vorzunehmen. Die weltberühmte Fliegerin wurde vom Hotel Wiesler, wo sie genächtigt hatte, vom Landesleiter der B.F. Stadtschulrat Dr. Gorbach in dessen Auto und in Begleitung des Leiters der Amtlichen Nachrichtenstelle Chefredakteurs Hofrates Pöschl, des Hoteliers Landtagsabgeordneten Dr. Wiesler, des Korrespondenten der Associated Press Redakteurs Stelzl und des Pressephotographen Kristan zum Flughafen gebracht. Die Fliegerin war in bester Stimmung und äußerte sich überaus befriedigt über ihren zwar kurzen Aufenthalt in Graz und über die Schönheit der von der Morgensonne beschienenen Stadt und Landschaft.

Auf dem Flugplatz wurde die Fliegerin vom Flugzeugführer Leutnant Maisterl mit der Fliegerbesatzung zum Start beifällig begrüßt. Die Fliegerin, deren gewinnendes natürliches Wesen überaus sympathisch wirkt, gab bereitwillig Autogramme. Von den sie auf das Flugfeld begleitenden Herren erhielt die Dame Alpenblumen. Dr. Gorbach überreichte ihr zum Andenken an Graz ein Buch über die steirische Landeshaupstadt. Frau Mollison war über die ihr bereiteten Aufmerksamkeiten hoch erfreut.

Über den kurzen Aufenthalt der Weltfliegerin erfahren wir noch: Gegen 1 Uhr nachts wurde von ihrem Gatten aus London angerufen. Mr. Mollison mußte Dr. Wiesler erst telefonisch das Ehrenwort geben, daß er es wirklich sei, der seine Frau zu sprechen wünsche. Dann wurde Amy geweckt, die sich über den Anruf sehr freute. Mr. Mollison verabredete mit seiner jungen Frau schon für heute ein Wiedersehen beim Lunch in London. Unter den vielen Anrufen befand sich auch einer aus Paris. Die Verbindung mit Graz bereitete einige Schwierigkeiten, da das Pariser Fernamt zunächst den Anschluß nach dem phonetisch gleichlautenden Graze bei Cannes herstellte. In der bekannten südfranzösischen Parfümeriestadt war man nicht wenig erstaunt, als Paris mit der angeblich dort gelandeten englischen Weltfliegerin zu sprechen wünschte. Schließlich wurde der Irrtum aufgeklärt und die Verbindung mit dem richtigen, in der großen Welt leider noch viel zu wenig bekannten Graz erteilt.

Die Fliegerin stand um 4 Uhr früh auf.

Sie frühstückte Tee und Jam auf ihrem Zimmer, dann begab sie sich in die Halle. Amy trug ein blaues Kostüm mit Hosenrod. Aus London kam nun wieder ein Anruf der Gaumond-Wochenschau. Die Filmgesellschaft ließ der Fliegerin sagen, daß sie bei der Landung in Wien gesfilmt werde.

Im Flughafen angekommen, begab sich Frau Mollison gleich zu ihrem Apparat. Sie benützt das neue Modell eines Tiefdeckers, der für Fernflüge besonders ausgerüstet ist. Die graugrüne Maschine aus Holz, Leinwand und Stahl hat außerordentlich große Benzintanks. In der Kabine ist nur ein spartanes Kabinen, ohne Fuß, wirkt in ihrem blonden Haar überaus ansehend, zeigt ein natürliches, ungekünsteltes Wesen.

Amy Mollison ist von Graz begeistert.

Amy Mollison nahm gleich nach ihrer Ankunft im Hotel ein Abendessen ein; sie bestellte eine Tomatensuppe, feierliches Bratfisch mit Kompott und eine Fische Gießhahnen. Sie begab sich sodann auf ihr Zimmer; trat auf den Balkon und ließ sich zu Dr. Wiesler begeistern über die allerdings knappen Eindrücke, die sie von Graz gewonnen hatte. Vor allem freute sie sich an dem effektvollen Bild der beleuchteten Stadtpfarr- und Franziskanerkirche sowie des Schloßberges. Sie lag bei Dr. Wiesler, lebhaft interessiert, Erklärungen über Graz ein und ließ sich die Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten schildern.

Die Weltfliegerin äußerte darauf ihr Absicht, sich sofort zur Ruhe zu begeben, bevor sie mit Rücksicht auf den frühen Abflug von Kairo dringend bedarf; außerdem plant sie, sich heute um 4 Uhr früh im Auto zum Flughafen Thalerhof zu begeben.

Ein Telefonat aus London und Paris.

Raum hatte sich Amy Mollison in ihr Zimmer zurückgezogen, setzte bei der Telefonzentrale des Hotels Wiesler ein Sturm nach der geleierten Fliegerin ein. Ihre Zwischenlandung war indessen in London und Paris bekannt geworden; Amy Mollison wickelte von ihrem Zimmer einige interessante Gespräche nach London und Paris ab — hauptsächlich waren es die Redaktionen der englischen und französischen Welpresse sowie Nachrichtenagenturen — und begab sich hierauf zur Ruhe.

Die Telefonzentrale des Hotels hatte jedoch auch weiterhin Hochbetrieb. Ununterbrochen kamen Anrufe, zumeist aus London. Dr. Wiesler konnte

30er Jahre



Die Weltfliegerin Amy Mollison in Graz.

Graz, 15. Mai.

Die englische Rekordfliegerin Amy Mollison, die gestern mittig auf ihrem Rückflug von Kairo in Athen gelandet war, setzte nach kurzem Aufenthalt in Athen ihren Rückflug fort, um direkt London zu erreichen. Gestern um 17.15 Uhr erschien ihre Maschine über dem Grazer Flughafen Thalerhof in Sicht. Amy Mollison geriet während ihres Fluges über Österreich in Schlechtwetter und wurde zu einer Unterbrechung ihres Fluges gezwungen. Sie kehrte um und landete um 19.02 Uhr glatt im Flughafen Thalerhof, wo sie ihre Maschine verließ und ein Telegramm an ihren Gatten nach London schickte. Die Rekordfliegerin begab sich dann nach Graz, wo sie im Hotel Wiesler Wohnung nahm. Amy Mollison wird heute zeitlich früh ihren Flug fortsetzen.

Aber die Ankunft Amy Mollisons in Graz erfahren wir noch: Die Direktion des Hotels Wiesler wurde bald nach der Landung von der Absicht Amy Mollisons verständigt, in Graz zu nächtigen. Für die Rekordfliegerin wurde im Hotel Wiesler ein feinstes gelegenes Zimmer mit Balken referiert. Amy Mollison trat bald darauf im Hotel Wiesler ein, wo sie vom Landtagsabgeordneten Dr. Frederik Wiesler empfangen und in das referierte Zimmer geleitet wurde. Die Fliegerin, die mittelgroß ist, macht einen allgemein sympathischen Eindruck; sie trägt ein sportives Kostüm, ohne Fuß, wirkt in ihrem blonden Haar überaus ansehend, zeigt ein natürliches, ungekünsteltes Wesen.

Amy Mollison ist von Graz begeistert.

Amy Mollison nahm gleich nach ihrer Ankunft im Hotel ein Abendessen ein; sie bestellte eine Tomatensuppe, feierliches Bratfisch mit Kompott und eine Fische Gießhahnen. Sie begab sich sodann auf ihr Zimmer; trat auf den Balkon und ließ sich zu Dr. Wiesler begeistern über die allerdings knappen Eindrücke, die sie von Graz gewonnen hatte. Vor allem freute sie sich an dem effektvollen Bild der beleuchteten Stadtpfarr- und Franziskanerkirche sowie des Schloßberges. Sie lag bei Dr. Wiesler, lebhaft interessiert, Erklärungen über Graz ein und ließ sich die Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten schildern.

Die Weltfliegerin äußerte darauf ihr Absicht, sich sofort zur Ruhe zu begeben, bevor sie mit Rücksicht auf den frühen Abflug von Kairo dringend bedarf; außerdem plant sie, sich heute um 4 Uhr früh im Auto zum Flughafen Thalerhof zu begeben.

Ein Telefonat aus London und Paris.

Raum hatte sich Amy Mollison in ihr Zimmer zurückgezogen, setzte bei der Telefonzentrale des Hotels Wiesler ein Sturm nach der geleierten Fliegerin ein. Ihre Zwischenlandung war indessen in London und Paris bekannt geworden; Amy Mollison wickelte von ihrem Zimmer einige interessante Gespräche nach London und Paris ab — hauptsächlich waren es die Redaktionen der englischen und französischen Welpresse sowie Nachrichtenagenturen — und begab sich hierauf zur Ruhe.

Die Telefonzentrale des Hotels hatte jedoch auch weiterhin Hochbetrieb. Ununterbrochen kamen Anrufe, zumeist aus London. Dr. Wiesler konnte

Der Rekordflug nach Kapstadt.

Ihr jüngster Rekordflug nach Kapstadt ist eine ganz große fliegerische Leistung. Amy Mollison startete am 4. Mai d. J. früh vom Flugplatz Orly bei London mit ihrem 200 PS starken Percival Vega Gull zu dem beabsichtigten Fernflug nach Kapstadt. Aber Orly, wo kurz zwischengelandet wurde, erreichte sie nach nächstlicher Überquerung der Wüste Sahara am Dienstag die nächsten Pflanze Nameng und Pointe-Noire. Am Mittwoch brachte sie Mosamedes (Angola) hinter sich, am Donnerstag nachmittag — nach einem Flug von drei Tagen 6 Stunden 26 Minuten wohlbehalten in Kapstadt zu landen.

„Amy“ gewann mit diesem Flug den Rekord London-Kap wieder zurück. Es war bereits im März 1932, als ihr Gatte James Mollison die etwa 12.000 Kilometer lange Strecke in 4 Tagen 17 Stunden 19 Minuten erledigte. Im November 1932 verbesserte Amy Mollison die Leistung ihres Mannes auf 4 Tage 6 Stunden 56 Minuten. Sie blieb Rekordinhaberin bis zum 9. Februar 1936, bis zu jenem Tag, an dem ihr Bandmann Tommy Rose diese Entfernung in 3 Tagen 17 Stunden 38 Minuten bewältigte. Diese Rekordleistung schlug sie jetzt um weitere 11 Stunden 12 Minuten. Ihr Mann, der diesen Rekord auch eigentlich angreifen wollte, hat nunmehr, nach Gelingen des Fluges seiner Frau, diesen Plan endgültig aufgegeben.

Die Etappe Athen-Graz.

Aber die letzte Etappe des Fluges wird aus Athen, 14. d., gemeldet: Die englische Rekordfliegerin Amy Mollison ist auf ihrem Flug Kapstadt-Kairo-London heute mittig 11.26 Uhr in Athen gelandet. Sie war heute früh kurz nach 4 Uhr in Kairo aufgestiegen. Nachdem die Engländerin einen kleinen Tank eingenommen hatte und die Betriebsstoffbehälter ihres Flugzeuges aufgefüllt waren, setzte sie ihren Flug fort. Amy Mollison hofft London noch heute abend ohne

fangen und in das reservierte Zimmer geleitet wurde. Die Fliegerin, die mittelgroß ist, macht einen ungemein sympathischen Eindruck; sie trug ein apartes Kostüm, ohne Hut, wirkt in ihrem blonden Haar überaus anziehend, zeigt ein natürliches, ungekünsteltes Wesen.

Amy Mollison ist von Graz begeistert.

Amy Mollison nahm gleich nach ihrer Ankunft im Hotel ein Abendessen ein; sie bestellte eine Tomatensuppe, feierliches Brathuhn mit Kompott und eine Flasche Gieshübler. Sie begab sich sodann auf ihr Zimmer; trat auf den Balkon und äußerte sich zu Dr. Wiesler begeistert über die allerdings knappen Eindrücke, die sie von Graz gewonnen hatte. Vor allem freute sie sich an dem effektvollen Bild der beleuchteten Stadtpfarr- und Franziskanerkirche sowie des Schloßberges. Sie zog bei Dr. Wiesler, lebhaft interessiert, Erkundigungen über Graz ein und ließ sich die Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten schildern.

Die Rekordfliegerin äußerte darauf ihre Absicht, sich sofort zur Ruhe zu begeben, derer sie mit Rücksicht auf den frühen Abflug von Kairo dringend bedarf; außerdem plant sie, sich heute um 4 Uhr früh im Auto zum Flughafen Thalerhof zu begeben.

Ein Telefonsturm aus London und Paris.

Raum hatte sich Amy Mollison in ihr Zimmer zurückgezogen, setzte bei der Telefonzentrale des Hotels Wiesler ein Sturm nach der gefeierten Fliegerin ein. Ihre Zwischenlandung war indessen in London und Paris bekannt geworden; Amy Mollison wickelte von ihrem Zimmer einige interurbane Gespräche nach London und Paris ab — hauptsächlich waren es die Redaktionen der englischen und französischen Weltpresse sowie Nachrichtenagenturen — und begab sich hierauf zur Ruhe.

Die Telefonzentrale des Hotels hatte jedoch auch weiterhin Hochbetrieb. Ununterbrochen kamen Anrufe, zumeist aus London. Dr. Wiesler konnte die Fragesteller mit dem Hinweis, daß die Fliegerin vollkommen wohlbehalten und die Maschine intakt sei, beruhigen. Um halb 11 Uhr nachts wurden beim Grazer Fernspréhamt noch elf Voranmeldungen aus London verzeichnet, die alle Amy Mollison unter allen Umständen persönlich zu sprechen verlangten. Es ist klar, daß bei dem Ruhebedürfnis der Fliegerin diesem Verlangen nicht Rechnung getragen werden konnte.

Wie mitgeteilt, wird sich Amy Mollison heute um 4 Uhr früh, in Begleitung von Dr. Herbert

Der Rekordflug nach Kapstadt.

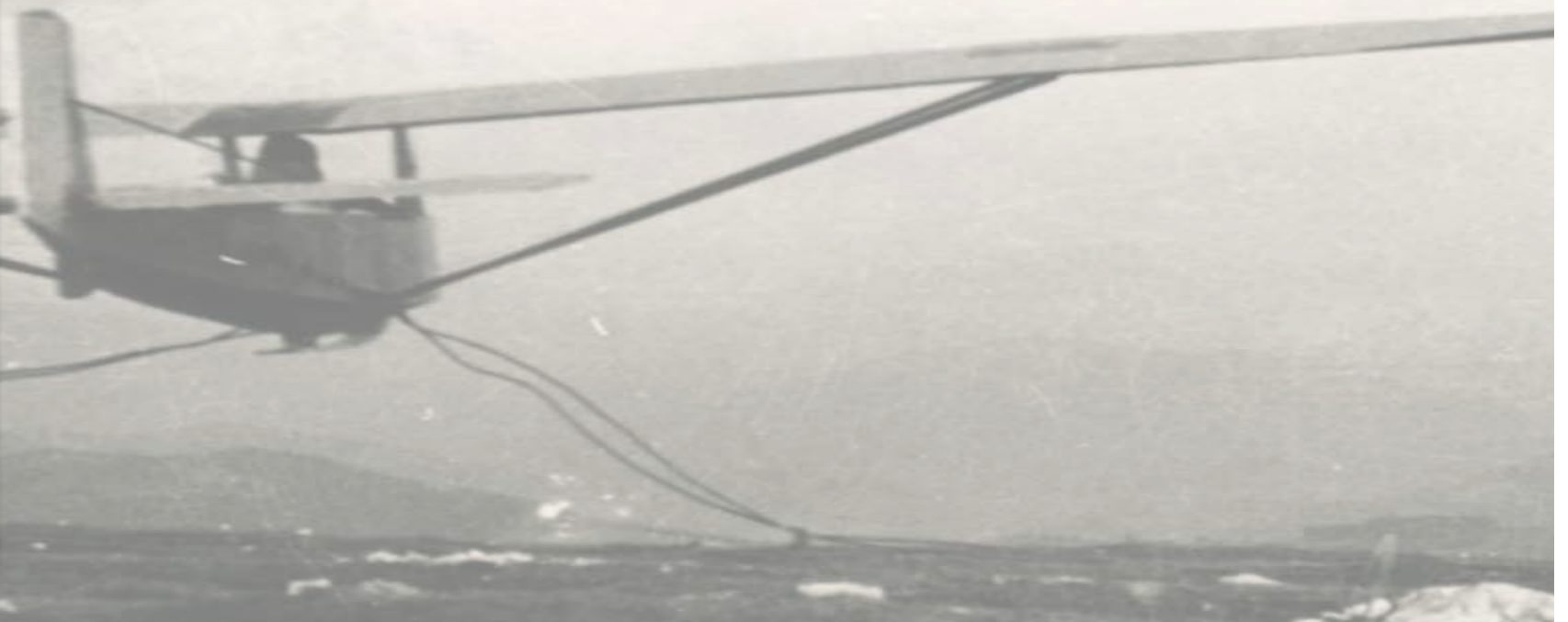
Ihr jüngster Rekordflug nach Kapstadt ist eine ganz große fliegerische Leistung. Amy Mollison startete am 4. Mai d. J. früh von Flugplatz Gravesend bei London mit ihrem 200 PS Gipsy Percival Vega Gull zu dem beabsichtigten Fernflug nach Kapstadt. Aber Oran, wo kurz zwischengelandet wurde, erreichte sie nach nächtlicher Überquerung der Wüste Sahara am Dienstag die nächsten Plätze Niamey und Pointe-Noire. Am Mittwoch brachte sie Mossamedes (Angola) hinter sich, um Donnerstag nachmittag — nach einem Flug von drei Tagen 6 Stunden 26 Minuten wohlbehalten in Kapstadt zu landen.

„Amy“ gewann mit diesem Flug den Rekord London-Kap wieder zurück. Es war bereits im März 1932, als ihr Gatte James Mollison die etwa 12.000 Kilometer lange Strecke in 4 Tagen 17 Stunden 19 Minuten erledigte. Im November 1932 verbesserte Amy Mollison die Leistung ihres Mannes auf 4 Tage 6 Stunden 56 Minuten. Sie blieb Rekordinhaberin bis zum 9. Februar 1936, bis zu jenem Tag, an dem ihr Landsmann Tommy Rose diese Entfernung in 3 Tagen 17 Stunden 38 Minuten bewältigte. Diese Bestleistung schlug sie jetzt um weitere 11 Stunden 12 Minuten. Ihr Mann, der diesen Rekord auch eigentlich angreifen wollte, hat nunmehr, nach Gelingen des Fluges seiner Frau, diesen Plan endgültig aufgegeben.

Die Etappe Athen—Graz.

Aber die letzte Etappe des Fluges wird aus Athen, 14. d., gemeldet: Die englische Rekordfliegerin Amy Mollison ist auf ihrem Flug Kapstadt—Kairo—London heute mittag 11.25 Uhr in Athen gelandet. Sie war heute früh kurz nach 4 Uhr in Kairo aufgestiegen. Nachdem die Engländerin einen kleinen Umbiß eingenommen hatte und die Betriebsstoffbehälter ihres Flugzeuges aufgefüllt waren, setzte sie ihren Flug fort. Amy Mollison hofft London noch heute abend ohne Zwischenlandung zu erreichen. Die englische Rekordfliegerin ist am Sonntag abend von Kapstadt abgeflogen, nachdem sie den Flug London—Kapstadt auf der westlichen Route in einer Rekordzeit durchgeführt hat, hofft sie, auch den bisher von dem englischen Fliegerleutnant Rose gehaltenen Rekord für den Rückflug mit 6 Tagen 6 Stunden um etwa 2 Tage zu verbessern. Der Flug von Amy Mollison dient vor allem der Vorbereitung eines ständigen Luftverkehrs zwischen London und Kapstadt.

30er Jahre



Nr. 79 — Dienstag, 7. April 1959

Großer Prüfungstag am Thalerhof

In der Flieger- und Fallschirmspringerschule Graz des Österreichischen Aeroclubs, Landesverband Steiermark, legten am Wochenende 6 Prüflinge die Privatpilotenprüfung, weitere 6 die Motorflugzeugschleppprüfung und 13 die Fallschirmsprungprüfung ab. Alle angetretenen Kandidaten haben er-



Gut gelandet...!

folgreich ihr Prüfungsziel erreicht. Die Prüfungskommission äußerte sich sehr lobend über die guten praktischen sowie theoretischen Leistungen der Prüflinge. Um den Flugschülern das Fliegen leicht und vor allem sicher zu gestalten, verwendet die Fliegerschule ausschließlich Piper-Flugzeuge, die sich als Schulflugzeuge gut bewährt haben.

Piloten-„Matura“ in Graz

Am Flughafen Thalerhof in Graz legten 22 Kandidaten aus allen Bundesländern vor dem Schweizer Flugkapitän Pfändler vom eidgenössischen Luftamt die Flugprüfungen mit gutem Erfolg ab.

Die Namen der neuen steirischen Piloten: Der Präsident des Steirischen Aeroclubs, ORR. Dr. Josef Gaisbacher, sowie die Vizepräsidenten Herbert Vyskozil (Graz) und Ing. Kurt Haas (Gleisdorf), ferner Dipl.-Ing. Erich Prenner, Ernst Rieckh, Alfred Glück, Ing. Odo Heller, alle Graz. Hermann Schweighofer (Pöllau), Erhard Dolezal (Knittelfeld), Norbert Leitenbauer (Donawitz) und Dr. Hans Moser (Trieben) sowie Albin Lukas (Graz).

50er Jahre





Das Flugzeugunglück am Stausee

Die Leichen der beiden Verunglückten geborgen / Die Maschine flog zu tief

Der Fliegertod der zwei Grazer Dr. Erich Neuwirth und Ernst Georg Rieckh am Packer Stausee hat in weiten Kreisen der Bevölkerung größte Anteilnahme erweckt. Verliert doch die Grazer Technik in Neuwirth, dem Leiter der Lehrkanzel für Mineralogie und Geologie, einen tüchtigen Lehrer und eine Familie — Neuwirth hinterläßt Frau und zwei Kinder — ihren Ernährer. Und die Familie, der Ernst Georg Rieckh angehört, zählt zu den sozialsten Arbeitgebern des Landes, so daß sein Tod der gesamten Belegschaft des Werkes sehr nahe gegangen ist.

Dr. Neuwirth hatte nach Erlangung seines Doktordiploms an der Grazer Universität im Jahre 1948 eine Assistentenstelle an der Lehrkanzel für Mineralogie und Geologie an der Grazer Technik erhalten und sich vor wenigen Wochen als Privatdozent habilitiert; das Verfahren war noch nicht ganz abgeschlossen, als der Tod dem Leben des 34jährigen Gelehrten ein Ende machte. Dr. Neuwirth war ein ausgezeichnete Fachmann auf dem relativ neuen Gebiet der Tonmineralogie und hatte für seine Untersuchungen neue Methoden (Elektronenmikroskop, Röntgen) verwendet.

Noch am Samstag abend hatte die vom Amt für Zivilluftfahrt entsandte Kommission unter der Leitung von Dipl.-Ing. Bruckner die notwendigen Erhebungen durchgeführt. Ihr Ergebnis besagt, daß die Ursache des Unglücks ein Führungsfehler war, da die Maschine mit voller Kraft in den Hang geflogen ist, die Zündung eingestellt war und der Tourenzähler auf 2100 Touren stand. Entscheidend war, daß in einem so zerklüfteten Gebiet zu niedrig geflogen wurde und das Flugzeug dadurch in eine sehr starke Lee-Strömung geraten ist. Es bestehen in Österreich allerdings keine Vorschriften bezüglich der Flughöhe. Sie muß in einem verbauten Gebiet immerhin so hoch sein, daß das Flugzeug bei Aussetzen eines Motors jederzeit einen Notlandeplatz erreichen kann. Dieses Gebot hätte auch in dem verwinkelten Terrain des Packgebietes mit den vielen Gräben sinngemäß beachtet werden müssen. Rieckh galt jedoch als ein sehr besonnener Flieger.

Die Leichen der beiden Verunglückten wurden nach ihrer Freigabe durch das Bezirksgericht Voitsberg nach Graz gebracht.

Die Maschine wurde Sonntag früh vom Aero-Club abtransportiert. Die Maschine hätte übrigens am sonntägigen Sportfest der Union mitwirken sollen, und zwar wollte man mit ihr Kunstflüge durchführen, für die sie besonders geeignet war.

Ernst Georg Rieckh war Mitglied des Österreichischen Aeroclubs und Besitzer des Pilotenausweises. Nur dank dieser Voraussetzungen war es ihm überhaupt möglich, sich für Übungs- und Überlandflüge eine Maschine zu chartern. Das Flugzeug gehörte der Ersten österreichischen Fliegerschule in Wien und war vom Aeroclub gemietet worden, der es wiederum seinen Mitgliedern zur Verfügung stellte. Bis vor einem halben Jahr mußten die Pilotenausweise in der Schweiz erworben werden; das Schweizerische Luftamt war die Aufsichtsbehörde für die Ausbildung der österreichischen Fluglehrer, die gleich ihren österreichischen Schülern in Bern geprüft werden mußten. Auch Rieckh wurde noch in der Schweiz geprüft. Erst in der letzten Zeit ist die Prüfungsbefugnis in österreichische Hände übergegangen; die Prüfung wird vom Amt für Zivilluftfahrt in Wien abgenommen.

Jeder Flieger muß vor seinem Start zum sogenannten Turm, wo er sich zunächst vorstellt, wo seine Papiere überprüft werden, wo er angibt, ob er einen Alleinflug machen oder von wem er begleitet wird. Wichtig und bindend sind die Angaben über die Art des Fluges: Streckenflug und Ziel oder Rundflug, Dauer des

Sieben Todesopfer

Wöchentliche Unfallserie der Motorflieger

Über das vergangene Wochenende waren in der Steiermark bei über 90 Verkehrsunfällen wieder sieben Tote zu beklagen. Dazu kommen 24 Schwer- und 51 Leichtverletzte. Bei den Toten handelt es sich durchwegs um Motorradfahrer bzw. mitfahrende Personen, die vom Soziussitz stürzten.

Auf der Gemeindestraße in Gratwein-Stallhof wurde am Sonntag früh der 25jährige Hilfsarbeiter Friedrich Hohensasser aus Eisbach tot neben seinem Motorrad aufgefunden. Hohensasser dürfte alkoholi-

50er Jahre



Die Turner hatten wahrhaft Pech. Nach einer Woche voll sportlicher Höhen in Liebenau einem vollen Hause ihr sehenswertes Schauprogramm vor ihnen ein Gewitterregen in die Quere. Die Fliegerprogramme jedoch, die Ouvertüre zu diesem glanzvollen Schlußfest besorgten, fanden, als sie um noch alles nach Wunsch vor Strahlend blauen Himmel, eine erwartungsvollen Furchen auf den Rängen und sogar den bestellten Stand- den Sprung auf der roten Laufbahn ganz überfließen.



NACH DER ZIELLANDUNG! Ing. Frenner steigt seiner „Olympia-Meise“. Das ist auch schon da.

Der kleine Brummer
Und da war natürlich auch noch der kleine Brummer, ein Modellflugzeug, das in den Pausen seine tollen Loops drehte. Selbst das Dröhnen des „großen Brummers“ mit den Windvorher und beim Schlußfest

Vier Einzeltitel für Walter Girardi
Grazler Herti gewinnt das Bodenturnen (Eine schwache Pflicht)

Der kleine Brummer
Und da war natürlich auch noch der kleine Brummer, ein Modellflugzeug, das in den Pausen seine tollen Loops drehte. Selbst das Dröhnen des „großen Brummers“ mit den Windvorher und beim Schlußfest

Eine Bummel war's ohne
Zwei-Etappen-Fahrt endet wie erwartet: 1. Christian, 2. M

Die Entscheidung über Sieg und Plätze beim Zwei-Etappen-Rennen der Radler beim schon auf der ersten Etappe, die über den Ochsenschüssel und die Pack führt, gefallen. Es kamen nur noch Christian, Mascha und Wukitschewits in Frage. Diese Tatsache und die übrigen Teilnehmer jegliche Ambition, Viele waren dem Start zur zweiten Etappe überhaupt ferngeblieben.

Nur 21 Fahrer stellten sich bei der Leonhardaut dem Start. Vierzehn erreichten das Ziel in Graz. Das allein schon besagt die Lustlosigkeit, mit der am Sonntag gefahren wurde.



Fliegen - nichts für „Sensationsbolzen“
Pilotenschule in 14 Tagen / Fliegen leichter als Autofahren / Flugstunde 360 S

Sonntag, 14. Oktober 1934 - Nr. 134
KLEINE ZEITUNG
53. J. Jahrgang - Seite 11

Flugzeugsturz am Kapuzinerberg in Salzburg. Sportflugzeug rast in Innbrunn in die Höhe. Sportmaschine setzt sich auf der Piste - so lauteten die Schlagzeilen der letzten Monate. Mit diesem Unfällen wurde der jungen Flieger Österreichs eine große Hypothek aufgebürdet. Presserfernen Piloten der Fliegerschule Graz und Fluglehrer Dipl.-Ing. Preiner haben die „gefährliche“ Vorurteile über die „Sensationsbolzen“ Flieger und der „Luftschreck“ des Krieges einseitig, man packe quasi den „Klein-Krieg“ in einer Piper L. 4 verpackt und über Graz einige Stunden dreht.

Zahnarztbetrieb in der Fliegerschule
Am 28. Juli dieses Jahres wurde in Graz durch den Landverband Steiermark des Österreichischen Aeroclubs Österreichs jüngste Fliegerschule eingerichtet. Heute, nach zweieinhalb Monaten verfügt Graz über ein Piloten- und ein Fliegerlehrer-Team. Die Fliegerschule Graz arbeitet ohne Zwang, der Unterricht wird kostenlos erlassen. Die Fliegerschule Graz arbeitet ohne Zwang, der Unterricht wird kostenlos erlassen. Die Fliegerschule Graz arbeitet ohne Zwang, der Unterricht wird kostenlos erlassen.

Das Magen ganz vergraben
Ing. Preiner nahm sich auf eine Spritztour in der Piper L. 4. Ich war - offen gesagt - ziemlich nervös. Schon deshalb, weil mir auf Salzburg regelmäßig eintritt. Aber - ungelogen - ich vergaß meinen Magen nicht. Graz aus der Vogelperspektive war schön. Alles so niedrig zwischen Elkar der Schloßberg die Warte zwischen Elkar, eine Ebene über der Pustelgraben. Dann etwas ohne Motor, ein bißchen hinauf und hinunter - einfach großartig. An den Magen dachte ich erst wieder nach der Landung. Ich hatte ihn tatsächlich vergessen. Einmal nicht für mich - der gefundene und glänzende Landrat - schwand. Bei nächster Gelegenheit wird wieder geflogen, vielleicht sogar einmal als Fliegerlehrer.
Clemens Maria Mutter

Tagung der steirischen Malermeister
Umstellung auf Werkstoffe notwendig
Graz, 11. Oktober
Im Heimatsaal in Graz hielt kürzlich die Landeskonferenz der Maler, Ausstreicher und Lackierer in der Kammer der gewerblichen Wirtschaft ihre diesjährige Fachgruppenversammlung ab. Im Vordergrund der Unterredung stand die Notwendigkeit der Umstellung auf moderne Werkstoffe und die weitere Notwendigkeit, nicht-gewerbliche, sondern auch typisch unternehmerische Funktionen zu entwickeln. Malermeister Walter Ramsauer (Leoben) wies darauf hin, daß sich in Deutschland und weitgehend dieselbe Entwicklung wie hier in Österreich selbst abspiele. Die Malermeister der Steiermark und Salzburg, die von Malermeister in Hasburg beschlossene neue Unternehmensprüfungsordnung, die die Spitze stellt.

Ein Kanister Sport dient dem silbergrauen Vogel als „Vorspeise“

Grundbedingung: Disziplin
Fliegen kann jeder, sofern er gesund und verständig ist. Abenteuer können überhaupt nicht zum Flug im Gegenteil, die „Zahmen“ machen es schneller und besser. Nur eine Tagung mit Grundbedingung: Disziplin! Dipl.-Ing. Preiner findet harte Worte, als wir auf Flugübungen zu sprechen kommen. Mangel an Selbstdisziplin, denn die Fliegerschule ist die Schule der Disziplin. Der Flieger setzt in sein Leben auf sich. Aber er trägt Verantwortung für sich, für die Maschine, Mitfahrer, Menschen auf Boden, Häuser usw. usw. Man bedenke nur die Verantwortung eines „Kreuzfliegerfliegers“.

Charaktereigenschaften oder Nervosität
Dabei ist die Fliegerschule besonders eine Disziplin. Man bedenke, Fliegen, dem die Sicherheit beim „Zahmen“ Fliegen, dem entgegen der Nervosität beim Ausprobieren des Geraden-Möglichen, hier Disziplin, dort Freiworterei! Außerdem gibt es „drehen“ keine Stoppeln und Politiken zum „Aufhalten“. Man ist allein sich selbst überlassen.

Es fragt sich nun, ob der Staat sich um die Finanzierung der „Charaktereigenschaften“ kümmern soll. Es ist eigentlich selbstverständlich, daß nur zwei Bereiche auf der ganzen Welt ausgesprochen Mangelware sind: Piloten und Krankenschwestern. Beide tragen als besonders Kennzeichen hohes Verantwortung und strenge Disziplin. Nach der Zangengeburt der Österreichischen Fliegerschule muß der Staat auf privat ausgebildete Piloten zurückgreifen. Lufttaxi im Flieger zum Transport, für Hunderte Möglichkeiten und Notwendigkeiten drängen, das ist es aber meist so zu sein, daß sich gewisse Krisensituationen nicht ausräumen lassen, das Rahmenthema, etwa...

50er Jahre

Österreichs Täler und Berge muß man im Kopf haben
Die ersten Pilotenprüfungen durch österreichische Kommissare

KLEINE ZEITUNG
53. J. Jahrgang - Seite 9

In rund 800 Meter Höhe schwebt ein Flugzeug über dem Thalerhof. Am Boden winkt ein Mann mit einer großen rot-weiß-karierten Fahne. Der Flugzeugführer drosselt den Motor... Nach einigen Augenblicken setzt das Flugzeug innerhalb eines markierten, 100 m langen Zielfeldes auf.

Auf dem Thalerhof haben die ersten Pilotenprüfungen, die durch österreichische Kommissare abgenommen werden, begonnen. Sie vor dem Krieg und während der Kriegszeit Prüfungskommissar Steinbach, einem Beamten des österreichischen Luftamtes. Die Prüfung ist keineswegs leicht und Herr Steinbach verlangt dazu: „Alles was bei uns gefragt und der Praxis. Wir wollen ein größtmögliches Maß an Flugsicherheit erteilen...“

Angst vor der Theorie
Im praktischen Teil der Prüfung hat der Pilot insgesamt vier Flüge zu machen. Eine sogenannte Schlepplandung (Landung mit Zielfeld), eine Signallandung (auf ein Winkersignal hin - in 600 Meter Höhe - den Motor Meter langen Zielfeld aufsetzen), ein Figurenfliegen links (aus größerer Höhe, mit rotroschließendem Abrutschen über die linke Tragfläche und Ziellandung in einem 100-Meterfeld) und ein Figurenfliegen rechts (dasselbe wie oben nur alles rechts herum). Der Kandidat kann sämtliche Prüfungsfüge (besonders die Ziellandungen sind nicht einfach und solandungen geben) einmal wiederholen.

Weit mehr Angst als vor der praktischen Prüfung haben die sieben Kandidaten vor der Theorie: Aerodynamik, Flugzeugkunde, Navigation, Wetterkunde, Luftverkehrsgesetz, Geographie, Motoren- und Instrumenten-

kunde werden hier verlangt. Dennoch ist die Prüfung keineswegs trocken. Immer wieder werden zwischendurch Witze geissen. Die Pilotenscheine berechtigen zum Fliegen mit ein- bis dreisitzigen Maschinen, deren Gewicht 2000 kg nicht übersteigt. Allerdings haben die Scheinhhaber jederzeit die Möglichkeit, Zusatzprüfungen zu machen... Während sich gerade eine Maschine in der Luft befindet und in weiten Kreisen auf sechsundert Meter Höhe steigt, wird eine „Testprüfung“ abgehalten. „Wie beenden Sie eine Trudelbewegung?“ lautet die Frage. Und dann geht es weiter: Negatives Drehmoment, Profileränderung, Querruder, Drehung um Längs- und Hochachsen usw. In der Geographie wird von dem Kandidaten unter anderem verlangt, daß er die Täler und Gebirgszüge Österreichs aus dem Gedächtnis aufzeichnen kann. Der Grund: Es kam bereits wiederholt vor, daß die Flugkarte vom Fahrtwind aus offenen Flugzeugen herausgerissen wurde. Der Flieger soll sich deshalb auch in solchen Fällen orientieren können.

Für die Fliegerschule des steirischen Landesverbandes im österreichischen Aeroclub ist die Abhaltung dieser Prüfungen ein großer Tag. Sah es doch nach der Verlegung der jetzigen Wiener Fliegerschule eine Zeitlang so aus, als würde den Steirern die Möglichkeit genommen werden, weiterhin zu fliegen. Der Initiative einiger weniger Männer, unter ihnen Regierungsrat Dr. Gaisbacher und Fliegerlehrer Ing. Preiner, war es zu danken, daß der Betrieb weiterhin aufrechterhalten werden konnte. Die ersten auch nach außen hin sichtbaren Früchte werden jetzt geerntet.

Puchmoped wird billiger
Graz, 19. Oktober
Während in einigen Sparten unserer Wirtschaft die Preise in die Höhe kletterten, haben die Grazer Puchwerke eine angenehme Überraschung vorbereitet. Der Preis des Standardmodells des bekannten Puchmopeds wird von 3880 Schilling auf 3490 Schilling gesenkt.

Vier neue Grazer Fluglehrer
Der Lehrgang für Fluglehrer wurde gestern nachmittag auf dem Flughafen Graz-Thalerhof beendet. Vier Grazer Piloten, Berufs- und Sportflieger, haben den Lehrgang mit sehr gutem Erfolg absolviert und den Berechtigungsschein als Fluglehrer erworben. Es sind dies Josef Harl, Herbert Viskocyl, Kurt Hollergschwandtner und Kurt Planner. Der Lehrgang, an dem sich elf Kandidaten aus den österreichischen Bundesländern vor allem einer Kunstflugprüfung unterziehen mußten, stand unter der Leitung von Ing. Prenner, dem Leiter der Fliegerschule Graz-Thalerhof. Die Prüfungen nahm Herr Rösner vom Amt für Zivilluftfahrt in Wien ab. (NZ)

Nr. 48 — Dienstag, 26. Februar 1957

Ein Wunschtraum ging dem Altbauern Alexius Lukas aus Mitteregg, Post Gams ob Frauenthal, gestern in Erfüllung: Anlässlich seines 80. Geburtstages durfte er zum ersten Male in seinem Leben fliegen. Der Präsident des Aero-Clubs, ORR, Dr. Gaisbacher, saß selbst am Steuerknüppel und führte das Geburtstagskind vom Thalerhof aus in einem ausgiebigen Rundflug über die Weststeiermark. Unser Bild zeigt den zeit-aufgeschlossenen und ungewöhnlich rüstigen Jubilar vor dem Start, links hinter ihm (mit Brille) sitzt sein Sohn, der Pfarrer im obersteirischen Turnau ist

50er Jahre

Kleine Zeitung S 20.40
DIE BILLIGSTE · DIE BILLIGSTE · DIE BILLIGSTE

Sie sparen das 1/3 Zeitungsgeld!
Senden Sie mir ein solches 1. oder 15. das KOSTENLOSE 1/3-Monat-Probier-Abonnement

Anschließend daran bestelle ich die tägliche Ausgabe der „Kleinen Zeitung“ zum Monatsabonnatspreis von S 20.40

Name _____
Beruf _____
Wohnort _____
Straße _____
Unterschrift des Bestellers _____

INTERNATIONALER GROSS-FLUCTAC
FLUGHAFEN GRAZ-THALERHOF
Am 23. April 1957
Beginn 14.30 Uhr

VERANSTALTER:
ÖSTERR. AERO-CLUB
LANDESFERRAND STEIERMARK

PROGRAMM

Vorlesung über die Vorgänge am 1. Juli 1957 für den 1. Österreichischen Luftkongress

Kunstflugprüfung mit dem 100-PS-Propellerflugzeug „Muster II 14“

Kunstflugprüfung mit dem 100-PS-Propellerflugzeug „Muster II 14“

Kunstflugprüfung mit dem 100-PS-Propellerflugzeug „Muster II 14“

Düsenjäger heute über Graz

Zum ersten Male landete heute knapp vor 13 Uhr auf dem Flugplatz Thalerhof eine der drei Düsen-Schulmaschinen der österreichischen Luftstreitkräfte, die gestern von England nach Wien geflogen wurden. Das Bild zeigt die Übernahme der Maschinen durch die österreichischen Piloten auf dem Schwechater Flugplatz

Photo: Basch



ÖSTERREICHISCHER
AEROCLUB

Dienstag, 30. April 1957 — Nr. 109

KLEINE ZEITUNG

54./10. Jahrgang — Seite 8

Loopings, Hubschraubertanz und Luftclownerie ...

Der internationale Großflugtag auf dem Thalerhof / Sehenswerte Kunstflug- und Springvorführungen / Massen wie noch nie

Graz, 29. April. Der Aulobus-Pendelverkehr, der die Gäste zum internationalen Flugtag am Thalerhof bringen sollte, war praktisch lahmgelegt. Der dicke Strom von Fahrzeugen, die stellenweise über die ganze Fahrbahnbreite nach Süden rollten und jeden Gelegenen zum Erliegen brachten, wühlte sich zum Flugplatz, wo unübersehbare Felder von Autos und einspurigen Fahrzeugen parkten. Die Folgebewerter waren diesmal die schnelleren, denn jene Kraftfahrer, die sich nicht schon vor 13 Uhr auf die Socken machten, brauchten eine Stunde bis zu einseinhalb Stunden für die wenigen Kilometer, die man sonst in ein paar Minuten fährt. Polizei und Gendarmerie hatten nicht genügend Verkehrsmittel getroffen, und erst später, bei der Rückfahrt der Massen, kam es an den verschiedenen Brennpunkten zu einer umfangreichen Verkehrsregelung. Tramwayschaffner beispielsweise mußten an der Alten Puntigamer Maut, wo die Straßenbahnlinie die Fahrbahn kreuzt, händelnd bitten, daß die Kolonne für die Durchfahrt der Straßenbahn einen Augenblick hält. Die Kraftfahrer ließen es ihrerseits leider, auch an Disziplin fehlen, es gab immer wieder Ausbrecher, die vorfahren und sich dann nicht mehr ohne weinend in die Kolonne einreihen konnten, wenn Gegenverkehr nahte.

Die Zahl der Besucher betrug rund 80.000. Zum Leidwesen der Veranstalter hätte jedoch nur rund ein Viertel der Zuschauer Eintrittskarte gelöst, die meisten waren also Zaungäste und „Ein-schwindler“. Die Veranstalter wurden von diesem Massensturm, mit dem sie nicht gerechnet hatten, übermannt, so daß die Organisation einige Mängel aufwies. Dazu kam noch ein sehr rück-sichtsloses und undiszipliniertes Verhalten des Publikums. Malaktionen aus dem Mikro-phon und Bitten der Ordner, die sich an Pfadfindern, Mitgliedern fliegerischer Vereinigungen und Soldaten rekrutierten, blieben ungehört, und öfters drohte die Menschen-mauer fast bis zur Platzmitte vorzudringen. Einige Tausend Zaungäste terrapelten den Bauern im ganzen Umkreis des Thalerhofes herumjagendes die Felder.

Die Jabos eröffneten Eine besondere Überraschung, die nicht im Programm angekündigt war, sollte eine Vorführung der „Akro-Jets“ werden, einer amerikanischen Düsenfliegerstaffel, die in der ganzen Welt für ihre Flugrobotik bekannt ist. Unverständlicherweise hat das Luftamt in Wien den Start der Amerikaner ebenso untersagt wie die Vorführungen der Franzosen mit der Düsenmaschine „Fouga“, weil dadurch angeblich die Neutralität Österreichs verletzt werden würde. Hätte man denn nicht auch die Russen zu einer Luftvorführung eingeladen, damit den Neutralitäts-Proporz hergestellt und solcherart das Niveau der Veranstaltung beträchtlich heben können? Vorbildlich pünktlich um 14.30 Uhr — Unablässig waren durch die großen Siauungen noch unterwegs — begann das Programm.

Vom Leiter der in Graz stationierten „Jabo“-Schulstaffel, Hauptmann Karl Bloeckl gesteuert, jagte eine Düsenmaschine vom Typ „Vampire“ fauchend und sirrend über die Betonrollbahn, fuhr steil in den Himmel und verschwand, nur den Donner eines auflebenden Gewitters hinterlassend, im Süden. Einige Minuten später sahen die gespannt wartenden Zuschauer den Schatten des Vampirs hoch über dem Ort Thalerhof wieder auftauchen, und ehe sie noch richtig die Köpfe einziehen konnten, peitschte der Jagdbomber mit 900 Stundenkilometern, satanisch heulend, wenige Meter über ihren Häusern weg, stieg, um die Längsachse wirbelnd, mit funkeln den Flächen beinahe senkrecht in den Himmel und entschwand abermals den mit aufgerissenen Augen hinterher starrenden Zehntausenden. Später, als der Vorbeiflug wiederholt wurde, konnte im Lautsprecher die Stimme des Fliegerführers aus dem Jagdbomber vernommen werden; er ließ seine Maschine in einer langen, fließenden Rolle grübelnd über den Tribünen nach Süden jagen, während auf ihren silbergrauen Flächen das weiße Dreieck in rotem Kreis aufblinkte, das Hoheitszeichen der jungen österreichischen Luftwaffe.



Ein wesentlicher Teil des Programms bilden Fallschirmsprünge hoher Schule

Eine „Blume“ fiel vom Himmel Noch als der „Jabo“ in der Luft war, hatte sich der Fokker des steirischen Flugdienstes mit Springern der Ersten österreichischen Fallschirmspringerschule an Bord in die sonnige Luft geschraubt und surrte nun hoch über den emporgewandten Gesichtern der Zuschauer Massen.

Schon blühte Schirm um Schirm auf; durch geschickte Manöver ihren Schirm dirigierend, erreichten die Springer Dr. Manowarda, Lenz, Schleimer und Taschner sowie die Krankenschwester Herta Pilz sicher das Zielfeld vor der Zuschauertribüne. Dreimal noch mußte die Lastmaschine Springer transportieren; beim zweiten Anlauf ließen sich die Springer Schiffermayer und Köpp aus 2000 Meter Höhe wie lebende Fliegerbomben endlose Sekunden lang durchfallen, ehe ihre Schirme mit lautem Knall den peifenden Sturz abhingen. Als nächste pendelte die jugoslawische Zielspringerin Cerimagic an einem rotblau und gelbgrün gestreif-

ten Schirm wie eine riesige Blume auf den Rasen nieder, und schließlich führen, wie drei Fackeln, die jugoslawischen Fallschirmspringer Stanić, Biberovic und Dobrinic, lange Rauchfahnen nach sich ziehend, viele hundert Meter in die Tiefe, ehe sie ihre Schirme öffneten.



Luftclownerie im „Tiefangriff“ auf Bodenmann

Ausgefüllte Kür Über dem Thalerhof, wo schon vor einem Vierteljahrhundert Udet seine Luftkapriolen drehte, konnten auch heute die Grazer Kunstflug in beinahe allen denkbaren Formen bewundern. Man weiß nicht, wessen Können dem kritischen Publikum der Steiermark mehr imponierte, die ausgefüllte, fließende Kür des deutschen Meisters Faldersbaum, der mit dem Segelflugzeug „La 100“ einen Wirbel von Loops, Turns und Abschwüngen vollführte, um schließlich in einer fauchenden Rolle knapp über den Köpfen der Zuschauer dahinzufahren, oder die Höhe Schule, die der Österreicher Ing. Bruno Gumpert in der klassischen Bucker „Jungmann“ darbot. Selbst blasiertere Fliegergesichter wurden aufmerksam, als der Altmeister seinen Doppeldecker, anscheinend hilflos trudelnd und sich überlagend abstürzen ließ, um ihn gleich darauf so glatt und selbstverständlich durch den Himmel streichen zu lassen, als wäre dieser ein denkendes Wesen, dem jede Bewegung ohne menschliches Zutun aus Instinkt gellingt. Von allen Figuren, die Ing. Gumpert, Stufe um Stufe von seiner Höhe herabsteigend, sicher, wie im Schlafe, in den Himmel schrieb, mag das Publikum am tiefsten ein Looping beeindruckt haben, den die funkelnad gelbe Bucker gleichsam um des Luftlebendigen Sonnenball beschrieb. Alle Gesichter helterten sich auf, als bald darauf der Jugoslawe Jozs Krumpak, der „fliegende Clown“, mit einer alten russischen Bo 2, so manchem Landsler unter dem Spitznamen „Uvd“ bekannt, unter tausendstimmigem Gelächter mit Erfolg „Quax“, den Unglücksflotten, nachzuziehen wollte.

Viele neue Typen wurden uns aus der langen Reihe von Flugzeugen vorgestellt, die das

Fortsetzung Seite 8

50er Jahre

Höchstes Lob für Graz und seine Flieger

Erster Besuch des neugegründeten Klubs der Luftfahrtpublizisten galt dem Mekka des österreichischen Flugsports

Beante der auf das Zehnfache verstärkten Gendarmerieeinheit, der es obliegt, Tag und Nacht gegen einen möglichen Mißbrauch der wunderschönen, aber leider nur sehr selten ausgenützten Betonpiste des Thalerhofes aufzutreten, behaupten, daß es gut sehtausend Grazer, Feldkirchner und Kaiserfer gewesen seien, die am Sonntag den verstärkten Flugbetrieb im Flughafen beobachtet haben und mit dem Wunsch dorthin gekommen sind, Zeugen der Wiedergeburt dieses einst so bekannten Flughafens zu sein. Alle

zun folgte, war nicht der üblich formelle Empfang von Fremden, die einmal, weil es nun nicht anders geht, Graz besuchen, nein, es war ein herrlicher Empfang für Freunde, die mit ihrem Besuch auch das Versprechen mitbrachten, die Welt auf die steirische Sackgasse, ihre Hauptstadt und den verwaiseten Flughafen aufmerksam zu machen. Als kleine Aufmerksamkeit hatten bereits alle Vertreter der Luftfahrtpresse beim Überfliegen der steirischen Landesgrenze einen Strauß aus Alpenblumen erhalten, die am Vortag Direktor Ebner im

Betonpiste rügerast war, seine Maschine wieder in die Höhe, um gleich darauf im Rückenflug zu einem Richtungswechsel anzusetzen.



Zehntausend waren begeistert von den Leistungen dieser fünf Grazer Fallschirmspringer, die in 1000 Meter Höhe die „Fokker“ vertieften, sich in einem Reihenflug in die Tiefe fallen ließen, um kurz hintereinander unmittelbar vor den Ehrengästen wohlbehalten zu landen.

Zehntausend und darüber hinaus die illustren Gäste von Stadt und Land, von Ämtern und Behörden, von Bundesheer und Gendarmerie waren dann auch Zeugen dieser denkwürdigen Stunde.

Unter ihnen gibt es wohl keinen, der nicht zufrieden gewesen wäre, mit dem was dort gesehen und gesagt wurde. Der Anlaß, daß es am Sonntag zu einem wahren Flugrummel gekommen war, lag daran, daß die Angehörigen des so lange erwarteten und vorbereiteten österreichischen Klubs der Luftfahrtpublizisten den Gründungsort des österreichischen Flugsports einen Besuch machten. Sie erlebten hier den Höhepunkt ihres Programms.

Schon lange, bevor die Kurmaschine der AUA und die „Dove“ der Aero-Transport zu einer wunderschönen Landung ansetzten und in elegantem Bogen vor dem Flughafengebäude wegfuhren, lagte, bevor die Flieger aus fast sämtlichen europäischen Ländern aus den Flugsportpisten über die selten besetzte Rollbahn mit der Aufschrift „Flughafen Graz“ den Grazer Boden betraten, begann das allsonntägliche bunte Treiben im weiten Gelände. Ganz hinten am Wald schleppten Traktoren Segelflugzeuge zum Gegenpol der Seilwinde, zog die alte Fokker, die später zwei Segler in Schlepp nehmen und aus deren Rumpf die Fallschirmspringer aus tausend Meter ihren Sprung machen sollten, ihre Runde, überprüfen die Fallschirmspringer wieder und wieder die Verschlüsse ihrer Schirme, füllten mindestens zehn Flieger ihre Kleinflugzeuge mit Benzin auf.

Im Vordergrund, dicht am Flughafengebäude, wo sich Landeshauptmann Krainer und Landesrat Matzner, Bürgermeister Prof. Dr. Speck und dessen Stellvertreter Dipl.-Ing. Scherbaum, Sicherheitsdirektor Hofrat Schwarz, Oberstleutnant Auswöger für den Befehlshaber der Gruppe II, Major Hraska für Oberst Zenz, Bezirkshauptmann DDR, Stecher und viele andere eingefunden hatten, aber stand die Bucker III, das tüchtige Kunstflugzeug des Linzer Oberleutnant Gumpert, der später mit seinen könnigen Figuren alt und jung begeistern sollte.

Pünktlich wie die Uhr — die freundliche Fliegerin unter ihrem Leiter Fröschl huldigt dieser guten Eigenschaft — trafen die beiden bereits erwähnten Maschinen mit den Spitzen der europäischen Luftfahrtpublizisten ein. Was

Alpengarten Hohe Rannach gepflückt hatte. Ein vortrefflicher Dolmetscher der steirischen Flugwünsche war Landeshauptmann Krainer, dessen Worte nicht zu überhören waren. Er verwies darauf, daß sich unter den Ehrengästen, die sich zum Empfang der internationalen Luftfahrtpresse eingefunden hatten, auch die drei „Rennerbuben“, die ersten Sportflieger Österreichs befinden, was wohl heißen will, als daß Graz, einst das Mekka der

HORNIG KAFFEE
wird bevorzugt!

österreichischen Luftfahrt, auch heute in dieser Luftfahrt mitreden wolle. Es sei Sache der Luftfahrtpublizisten, immer wieder auch auf Graz hinzuweisen.

Ein mehr als deutsches „Ja“ zu diesem Ansuchen und zur Bitte des Bürgermeisters, Graz nicht zu vergessen, gab bei einem Empfang des Steirischen Fremdenverkehrsamtes auf dem Grazer Schloßberg der Vizepräsident des neugegründeten Klubs, Walter Urbank. „Wenn Sie viel von ihren Netzen sprechen, dann werden wir viel darüber schreiben!“

Zurück zum kleinen Flugtag, der, wie erwähnt, in einer Stunde alles das zu zeigen vermochte, was sich hier an jedem sonnigen Sonntag abzuspielen pflegt. Im Mittelpunkt, nachdem die Segelflieger, einzeln und im Paar ihr Können gezeigt haben, nachdem die „Dornier 27“ ihre Tüchtigkeit demonstriert hat, standen wie immer die Fallschirmspringer. Ausgeszeichnet vorbereitet vom Bundestrainer Kurt Koch, bewiesen sie in einem Reihenflug, verbunden mit Figuren, daß Graz nicht nur die Wiege des Fallschirmspringens seit 1945 sei, sondern, daß Graz auch die einmal gewonnene Spitze weiterhin halten wolle. Die Springerin Erika Riedl und die Springer Dr. Manowarda, Eckhart, Felgitsch und Spitzer, letzter sprang mit einem von Chruschtschew gespendeten Fallschirm, wurden stürmisch applaudiert.

Angebot der Woche
DAMEN-PERLONSTRÜMPFE
In Qualität, ganz besonders preiswert
s 11.—
Alpenlandkaufhaus
KASTNER & ÖHLER
Graz, Jakobstraße 7-11

Immer wieder schwingen, jagte ein Looping das andere. Immer wieder schob der kleine Doppeldecker gegen den Himmel, um gleich wieder bei aussetzendem Motor, sich immer wieder um die eigene Achse drehend, zu Boden zu trudeln. Immer wieder gab es turngesteuerte Rollings, gerissene Rollen, Rollenkreise, Rückenflüge und Vollkreise in Rückenlage. Ihre Premiere in Österreich feierte auch die außerordentlich schwierige Figur, die man in der Fachwelt Turn-Trudel nennt. Ein Kunststück waghalsiger als das andere begeisterte die Zuschauer. Ob sie allerdings auf diese „Vorspeise“ hin die für Rundflüge bereitgestellten Flugzeuge des Flugdienstes und die „Dove“ geradezu stürzten, bleibt dahingestellt.

Reibungslos wie die Zehntausend zu Fuß, mit Rüdern, Rollern und Autos gekommen waren, so wurden sie mit Hilfe der hervorragenden Gendarmeriebeamten wieder zur Stadgrenze und von dort weiter mit Hilfe der Streifenwagen der Polizei in die Stadt gelotet. Ein Tag, der für die Luftfahrtpublizisten mit einem Mittagessen auf dem Schloßberg und hier oben mit Ansprachen von Bürgermeister Prof. Dr. Speck und Walter Urbank im besten Einvernehmen beendet wurde, hat auch bewiesen, welche Anteilnahme bei den Grazern herrscht, wenn die Flieger zu Debatte steht. Die Bedeutung des Tages unterstrichen Landesrat Prof. Dr. Koren und viele Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens mit ihrer Anwesenheit beim Empfang des Landestreuensverkehrsamtes.



Die „Hohe Schule der Fliegen“ führt Oberstleutnant Gumpert auf seiner Bucker III. Der gelobte, jetzt 24jährige Schüler Udet, kann jeden Handgriff, der dem Kunstflug nach für den Zuschauer zu einem Gaudium macht.





60er Jahre



Schlug eine Bresche: Ahmed (ganz rechts) bei der ersten Unterrichtsstunde in der Fliegerschule Graz. In der Mitte Fluglehrer Ing. Prenner, links Ahmeds Freund. Photo: Blaschka



men werden mußte. Lokalausgesehen vornehmen.

Die Fliegertradition der Steirer

Generalversammlung des Aero-Clubs — Das Goldene Ehrenzeichen für Fritz Matzner

Von unserem Redaktionsmitglied Gert Pramberger

Die gestern in Graz abgehaltene Generalversammlung des Österreichischen Aero-Clubs, Landesverband Steiermark, stand im Zeichen des zehnjährigen Bestandes des Clubs nach dem zweiten Weltkrieg. Der Präsident des gesamtösterreichischen Aero-Clubs, Staatssekretär Grubhofer, überreichte zwei um den Flugsport in der Steiermark besonders verdienstvollen Persönlichkeiten, Ersten Landeshauptmannstellvertreter Fritz Matzner und Landesrat Brunner, das ihnen vom Österreichischen Aero-Club verliehene goldene Ehrenzeichen. Das dritte goldene Ehrenzeichen wurde dem durch Krankheit am Erscheinen verhinderten Vizepräsidenten der Handelskammer, Dipl.-Ing. Lipp, verliehen.

Nach Begrüßungsworten des Präsidenten des Landesverbandes Steiermark, ORR Dr. Gaisbacher, hob Staatssekretär Grubhofer die große fliegerische Tradition der steirischen Landeshauptstadt hervor. Er sagte, der Flughafen Graz-Thalerhof sei nach den beiden Weltkriegen stets der Kristallisationspunkt der österreichischen Fliegerei gewesen. Nach dem zweiten Weltkrieg haben die Alliierten die fliegerische Tätigkeit verboten. Bereits im Jahre 1953, noch vor dem Abschluß des Staatsvertrages, durch den eine Aufnahme des Flugsports wieder gestattet wurde, haben sich in Graz Flugsportbegeisterte zu einer „Österreichischen Rettungsflugwacht“ zusammengetan. Mit dieser Rettungsflugwacht ist es gelungen, das damals bestehende Flugverbot zu umgehen. Als das Fliegen wieder erlaubt war, konnten aus dem Kader der Rettungsflugwacht Fluglehrer ihre Tätigkeit sofort offiziell aufnehmen.

Der Staatssekretär gab auch seiner Freude Ausdruck, daß sich die ASKO-Flieger wieder bereiterklärt haben, mit ihrem großen Fluggerät und der großen Zahl von Piloten in den Dachverband zurückzukehren. Grubhofer sagte ferner sinngemäß, die Sportgesinnung müsse die Vielfalt der politischen Gesinnung im Aero-Club veredeln.

Der Staatssekretär überreichte dann an Personen, die über 25 Jahre dem Aero-Club angehören, ein Ehrendiplom, doch zeigte es sich, daß es an ausgestellten Diplomen mangelte, weil noch weit mehr Mitglieder über 25 Jahre dem Aero-Club angehören, als Urkunden ausgeteilt werden konnten. ORR Dr. Gaisbacher bat, diesen Mangel zu übersehen und versprach Nachholung bei nächster Gelegenheit. Dem Wörschacher Gendarmen Johann Fritz,

der in der vorjährigen Einzelbewertung im Segelflug, Klasse A, den ersten Platz belegte (in der Jahresmannschaftsbewertung den zweiten Platz) und der auch Mitglied der österreichischen Nationalmannschaft ist sowie bei der vorjährigen Weltmeisterschaft an den beiden ersten Tagen den ersten Platz belegte, bis sein Segler Bruch machte, wurde ein Ehren Geschenk übermittelt.

Im weiteren Verlauf der Generalversammlung, die bis Abend dauerte, hielten die Fachsektionen ihre Referate. Da die angegebenen Leistungen jene der erst kürzlich in den Dachverband zurückgekehrten ASKO-Flieger nicht beinhalteten, letztere aber besonders eindrucksvoll sind, werden wir auf die Gesamtleistungen aller steirischen Flugsportler in einer unserer nächsten Ausgaben noch zurückkommen.

Der neue Klubvorstand

Nach kurzer Debatte wurden gewählt: zum Präsidenten ORR Dr. Gaisbacher, zu Vizepräsidenten LRR DDr. Heschgl (ASKÖ), Vyskocil (vereinslos), Dipl.-Ing. Godina (Union) und Ing. Jager (ASFÖ), zum Finanzreferenten Direktor Dr. Platzer, Organisation Troll (ASKÖ), Jugend Dipl.-Ing. Fuchs, Rechtsreferent Dr. Elsnitz, Technik Dipl.-Ing. Pirkner, Wissenschaft Dipl.-Ing. Gill, Segelflug Ing. Tomani, Motorflug Dr. Wiesner (ASKÖ), Modellflug Haberl, Fallschirmspringer Schiffermayr, Rettungsflugwacht Buchmesser, Presse Pirkner. Zum Ehrenmitglied des Landesverbandes Steiermark wurde Ing. Fellner ernannt.

Zu Beginn der Generalversammlung hatte Erster Landeshauptmannstellvertreter Matzner dem Aero Club-Landesverband Steiermark die Grüße und Wünsche des Verkehrsministers Dipl.-Ing. Waldbrunner übermittelt. Die Tagung schloß mit der freudigen Erkenntnis, daß nun nach Rückkehr der steirischen ASKO-Flieger in den Dachverband wieder wertvolle Arbeit auf dem Flugsportsektor geleistet werden könne. Wie berichtet, hatten in ganz Österreich die ASKO-Flugsportler den Aero Club wegen der Machinationen des seinerzeitigen Aero Clubpräsidenten Polcar verlassen. Inzwischen sind die ASKO-Flugsportler, vor allem auf dem Sektor Motorflug zu den tonangebenden Flugsportlern in Österreich geworden. Dem wurde auch bei der gestrigen Neuwahl in den Klubvorstand Rechnung getragen.

60er Jahre

Steiermark — Land der Flieger

Flughafen Thalerhof ein Kristallisationspunkt der österreichischen Fliegerei

Eigenbericht der „Südost-Tagespost“

Durch die Zehnjahresfeier und die Generalversammlung des Österreichischen Aero-Clubs, Landesverband Steiermark, wurden am Samstag manche bedeutungsvolle Ereignisse für die österreichische Fliegerei in Erinnerung gebracht. Der Präsident des gesamtösterreichischen Aero-Clubs Staatssekretär Grubhofer hob nach der Begrüßungsansprache des Präsidenten des Landesverbandes ORR Dr. Gaisbacher die weit zurückgreifende fliegerische Tradition der Landeshauptstadt hervor und sprach davon, wie wichtig der Flughafen Graz-Thalerhof nach den beiden Weltkriegen als Kristallisationspunkt der österreichischen Fliegerei gewesen sei.

Hier in Graz hat schon 1910 der Altmeister österreichischer Flieger, Ing. Paul Jaritz, im Landhäuslhof seine Versuche mit einem Tiefdecker gemacht, für damals ein unmögliches Ansinnen an die Natur der Schwerkraft, denn man glaubte, sich nur mit einem Mehrdecker in die Luft erheben zu können. Der Steirer Jaritz hat recht behalten: Doppeldecker wer-

den heute nur noch zu Kunstflügen benützt. Seit seinen Versuchen sind 50 Jahre vergangen, und wir haben jetzt allein in der Steiermark 166 geprüfte Motorflieger und rund 900 geprüfte Segelflieger.

Diese begeisterten Flieger der Vereine des Landesverbandes starteten im Jahre 1960 mit ihren 47 Segelflugzeugen 12.922mal und brachten 3484 Flugstunden zusammen. Die Schule des Landesverbandes erreichte in derselben Zeit 5254 Starts. Die Union, die ASVO und die „Verbandslosen“ flogen bei 56 Streckenflügen 8083 Kilometer, die Schule bei neun Streckenflügen 723 Kilometer. Die ASKO hat 2340 Starts unternommen. Die alte Union-Segelflugschule Aigen im Ennstal flog nach 15.295 Starts 3950 Stunden, brachte also täglich einen Durchschnitt von 15 Flugstunden zusammen. Im Motorflug erreichte die Schule des Landesverbandes 4649 Starts (540 Stunden), Charter- und Trainingsflüge beanspruchten 7057 Starts (728 Stunden) und Schlepplüge 2731 Starts (383 Stunden 51 Minuten). Von den Vereinen hat sich Wörschach mit 6000 Streckenkilometern besonders hervorgetan; Johann Fritz gewann drei österreichische Rekorde.

Seite 8 — 55/13. Jahrgang

KLEINE ZEITUNG

Der steirische Aero-Club feiert 10. Geburtstag

Stolze Leistungen innerhalb eines Dezenniums — Sternflug als Höhepunkt

Auf ein stolzes Aufbauwerk kann der Landesverband Steiermark des Österreichischen Aero-Clubs, der am 8. April sein zehnjähriges Bestandsfest feiert, zurückblicken: 47 Mitgliedsvereine, denen 932 aktive Mitglieder angehören, konnten im Verlauf der zehn Jahre gegründet werden, im Verbandsbereich befinden sich 54 Segelflugzeuge und 26 Motorflugzeuge und neben der Schaffung einiger Sportflugplätze ist besonders die Errichtung des Flugplatzes Mariazell mit Hangar hervorzuheben. Außerdem gibt es derzeit in Graz zwei Motorfliegerschulen und in Graz und Wörschach zwei Ausbildungszentren für den Segelflug. Schließlich muß auch noch darauf hingewiesen werden, daß Graz mit drei aktiven Vereinen die Hochburg des Fallschirmsporters ist. Höhepunkt des zehnjährigen Bestandesfestes wird am kommenden Samstag ein Sternflug der Fliegerschule Wien-Aspern nach Graz sein.

Zahlreiche steirische Flieger beteiligten sich auch erfolgreich an internationalen Abfahrten bei den Segelflugweltmeisterschaften von Johann Fritz und Dipl.-Ing. Walter Hesse hingewiesen werden. Dr. Josef Gaisbacher gewann im Jahre 1956 das erste Nachkriegs-Lufttrials der „Federation Aeronautique Internationale“, das anlässlich der Generalversammlung der FAI in Wien stattfand. Als ständiger FAI-Vertreter seit 1952 und Vizepräsident der FAI seit 1957 war er auch maßgeblich an dem Zustandekommen der Generalkonferenz in Wien beteiligt. Dr. Gaisbacher, der seit Gründung des Landesverbandes durch zehn Jahre hindurch den Verband führte, ist nebenbei auch Vizepräsident des Österreichischen Aero-Clubs, Mitglied des Österreichischen Luftfahrtbundesrates beim Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und Aufsichtsrat der Flughafen Graz-Betriebsgesellschaft. Ein besonders ehrender Auftrag wurde ihm in diesen Tagen zuteil, als er von der FAI mit der Organisation des bisherigen Europäer Rallyes der FAI betraut wurde.

Den festlichen Rahmen für die Zehnjahresfeier am 8. April gibt der Sternflug der Fliegerschule Wien-Aspern am Jubiläumstag nach Graz sowie die Flugzeugtaufe von drei Segelflugzeugen einer der erfolgreichsten Fliegervereinigungen der Landeshauptstadt Graz, nämlich des Grazer Sportflieger-Vereines. Am Abend treffen sich die Flieger aus Wien und der Steiermark bei einem Kameradschaftsabend auf dem Plabutsch bei Graz.

Passagierschiff im Persischen Golf in Flammen / 550 Insassen in Lebensgefahr

Aus noch ungeklärter Ursache geriet gestern im Persischen Golf das 5000 BRT große britische Passagierschiff „Dara“ in Brand. Nach Mitteilung der Reederei konnten die meisten der rund 550 Personen an Bord des Passagierschiffes, der im Persischen Golf verkehrt, gerettet werden. Die während des Brandes, der im Persischen Golf verkehrte, über Bord gesprungenen Passagiere wurden von einem zu Hilfe eilenden Schiff geborgen. Wie ein Sprecher des britischen Konsulates in Bahrain mitteilte, nahm die „Empire Gallant“ 200 und die „British Energy“ 150 Schiffbrüchige auf. Nach unbestätigten Berichten befanden sich weitere 90 Überlebende an Bord eines japanischen Schiffes. Bisher wurde nur ein Todesopfer festgestellt. Bei den Passagieren handelt es sich vorwiegend um Inder und Pakistanis.

Steirischer Aero-Klub feiert seinen zehnten „Geburtstag“

25 Flugzeuge landen als Gratulanten auf dem Thalerhof
Eigenbericht der „Südost-Tagesspost“

Der Landesverband Steiermark des Österreichischen Aeroclubs, der gestern seinen zehnjährigen Bestand feierte, hatte aus diesem Anlass eine Gruppe von Sportfliegern der Fliegerschule Wien-Aspern zu Gast, die mit 25 Maschinen einen Sternflug nach Graz unternommen haben. Der Präsident des Landesverbandes, Oberregierungsrat Dr. Gaisbacher, begrüßte gestern vormittag auf dem Flugplatz Thalerhof die Wiener Flieger.

Fast auf die Minute genau waren bei herrlichem Flugwetter um 11 Uhr vormittags die schnittigen Maschinen, von Wien kommend, am Grazer Flughafen Thalerhof gelandet. Fünf- undvierzig flugbegeisterte Wiener ließen es sich nicht nehmen, sozusagen als Gratulanten „an-zutradeln“. Die sprachwärtliche herzliche Kameradschaft, die bei Fliegern zum sternenreinen Bestand ihres Fliegerdienstes gehört, war auch zwischen den Wienern und Grazern sofort nach der Landung spürbar geworden. Ein kurzes, gemühtliches Beisammensein im Garten der Flughafen-Beraterstation vereinte die Gäste und allen, was im steirischen Flugwesen Rang und Namen hatte. Neben Vizepräsident Obrenberger (Wien) dankte Major Fözl, der die feierliche Lesung des Sternfluges nach Graz leitete, für den herzlichen Empfang. Direktor Donner von der Grazer Flughafen-Gesellschaft hatte sich als großzügiger Förderer dieser Veranstaltung gezeigt. Die Grazer Pilotin Annesmarie Beyer-Desimon von der Fliegerschule Wien-Aspern war die fürsorgliche Betreuerin ihrer Fliegerkameraden. Dr. Gaisbacher hatte für die „Wiener Schwalben“ ein hübsches Programm mit Stadtbischof, Besuch des Landeszeughauses und des Schlosses Eggenberg vorbereitet. Den Abschluss der „Geburtsfeier“ bildete ein fröhlicher Kameradschaftsabend auf dem Festschloß.

Der Grazer Sportfliegerverein zählt mit 23 Mitgliedern zu den größten Vereinen der Steiermark. Einige Kriegsfieger schlossen sich schon 1919, als das Segelfliegen noch nicht erlaubt war, zusammen und wollten eine Modellfluggruppe ins Leben rufen. Erst 1931 wurde das Segelfliegen erlaubt. Trotz dieser Schwierigkeiten hat die Begeisterung nicht nachgelassen. Zum Verein gehören 1 Segelflieger und einige Motorpiloten als Schlepppiloten.

Zum Ausklang führte eine urhebraische Kunstflugmaschine einige Kunstflüge vor.



Ein Teilnehmer des Sternfluges nach Graz, der die Fliegerschule Aspern aus Anlass des zehnten „Geburtsjahres“ des Landesverbandes Steiermark des Österreichischen Aeroclubs veranstaltete, wird gestern vormittag auf dem Flughafen Thalerhof von den steirischen Fliegern und ihrem zahlreichem Publikum begeistert begrüßt.

Systematische Ausplünderung österreichischer Heiligtümer

Noch keine Spur von den Kirchenräubern im Rosaliengebirge
Sonderbericht unseres in-Korrespondenten in Eisenstadt

In den letzten fünf Jahren wurden nach Mitteilungen der Exkavate von Kirchensplünderern rund 500 Heiligenfiguren aus Kirchen, Bauernkapellen und Schiffsruhen entwendet. Das Burgenland war bisher von diesen verabscheuenswürdigsten Klamotten verschont geblieben. In der Nacht auf Ostermontag drangen, wie berichtet, bisher unbekannte Täter in die Rosalienkapelle am Rosaliengebirge in Neudorf a. d. R. ein und stahlen neben Holzschnitzereien aus dem Jahre 1682, darstellend die vier Evangelisten, zwei Barockengel mit

winder, die als Opferstockmörder zu bestrafen sind. Da im vorliegenden Fall Heilige statuen entwendet, der Tabernakel mit einer Stummelstange oder einem Werkzeug aufgebauert und auch drei Opferstühle geplündert und noch dazu die Reliquie entwendet wurde ist keine bestimmte Charakterisierung möglich. Der verdächtige Personenkreis ist daher sehr groß. Feststehend scheint zu sein, daß die Einbrecher über Auftrag getandelt haben. Um zu den geraubten Gegenständen zu kommen mußten die Täter die Schlüssel des Gitter zum Altarraum mit Gewalt abpressen. Es ist ihnen aber doch ein Kunstfehler unterlaufen, da die Diebe bei genauer Prüfung der Situation nicht nur in den Altarraum hinein hätten können.

Die Gendarmerieabteilung, die auch durch Experten des Bundesdenkmalamtes unterstützt wird, setzte sofort Suchbände an die aber auf Grund der vielen Besucher keinen Erfolg brachten. Es müssen mehrere Täter an Werk gewesen sein, da z. B. die Madonnen kaum von einem einzelnen von Posten hätte gehoben werden können.

Ein ähnlicher Diebstahl wurde erst vor nicht langer Zeit in Mistelbach in Nieder-

60er Jahre

Flieger: Leistungsprinzip im Vordergrund

Landesverbandstag des Aeroclubs — Neue Flugplätze im Bau

„Wir Flieger sind eine verschworene Gemeinschaft, die sich für die nächsten Jahre viel vorgenommen hat.“ Das sagte ORR. Doktor Gaisbacher am Sonntag beim Landesverbandstag des Österreichischen Aeroclubs, Landesverband Steiermark, in Graz. Nach einem Jahrzehnt mühevoller Aufbauarbeit kann nun eine Konsolidierung des Landesverbandes festgestellt werden, und es gelang

als Wien!), 67 Fallschirmspringer und 63 Modellflieger. Besonders schöne Erfolge haben die Segelflieger aufzuweisen, die nicht nur den Staatsmeister stellen, sondern auch vier Mann in die Nationalmannschaft entsenden. Bei den Motorfliegern gab es im vergangenen Jahr 23.000 Starts, darunter auch zahlreiche Auslandsflüge, die in fast alle westeuropäischen Länder führten.

Experten beraten Blauschimmel-Krankheit bei Tabak

Mit der Bekämpfung der Blauschimmel-Krankheit an Tabakpflanzen — der gefährliche Pilz hat in den letzten zwei Jahren auch in der Steiermark schwere Schäden angerichtet — befaßten sich kürzlich in Karlsruhe Experten der internationalen Pflanzenschutzorganisation für Europa und den Mittelmeerraum. Die 50 Delegierten waren übereinstimmend der Meinung, daß eine Bekämpfung des gefährlichen Pilzes nur durch internationale Zusammenarbeit Erfolg haben kann. Allerdings sei an eine Ausrottung des Schädling vorerst nicht zu denken. Man bemühe sich jedoch, ihn wenigstens unter Kontrolle zu bekommen, wie das beispielsweise bei den Schädlingen des Hopfens und der Rebe gelungen sei. Der Blauschimmelpilz wurde im Jahre 1958 — vermutlich aus Australien — in Großbritannien eingeschleppt. Von hier aus kam er 1959 über Holland nach Norddeutschland und erfaßte bald zahlreiche europäische Staaten sowie die Tabakzentren Griechenland und die Türkei.

auch, die Verständnislösigkeit zuständiger Stellen für die Fliegerei zu beseitigen. Die einzelnen Vereine und Verbände können nun auch mit sicheren Zuwendungen für den weiteren Ausbau rechnen.

Für diese Zuweisungen war bisher die Zahl der Aktiven der einzelnen Verbände maßgebend, das soll sich aber nun ändern, da bereits eine genügend breite Basis von Fliegern vorhanden ist. Im Vordergrund wird nun das Leistungsprinzip stehen, das allein für die Höhe der Subvention maßgebend sein wird. Im vergangenen Jahr gab es mehrere bedeutende fliegerische Ereignisse, so den Besuch der Wiener Fliegerschule und den Europarundflug, an dem 11 Nationen teilnahmen. Weiters: Internationales Fallschirmspringen, Modellmeisterschaften, Flugtage, Gründung neuer Vereine und Vortragsabende. Dem Bericht der Mandatsprüfungskommission war zu entnehmen, daß im Landesverband derzeit 1040 Aktive tätig sind, und zwar in folgenden Sparten: 844 Segelflieger, 197 Motorflieger (mehr

Neben der bereits erwähnten Leistungssteigerung wird der Bau neuer Flugplätze eine bedeutende Aufgabe des heurigen Jahres sein. In der Steiermark sind elf geplant und drei bereits im Bau (Kapfenberg, Fürstenfeld, Timmersdorf).

Zu Beginn des Verbandstages wurde der beiden tödlich verunglückten Flieger Karl Schubert und Franz Eriacher gedacht. Das Goldene Ehrenzeichen wurde Dr. Kurzbauer verliehen sowie den Bürgermeistern von Mariazell und Trleben, Schöggli und Grassberger. Das Silberne Ehrenzeichen Ehrenzeichen erhielten die beiden Mürzschlager Perstl und Jakob. Ehrenurkunden für 25jährige Tätigkeit im Segelflugsport wurden den Fliegern Dipl.-Ing. Essinger, Lippe und Staber überreicht.

Sonntag trafen sich die steirischen Flieger beim Aeroclub-Ball im Steirerhof, wo die „Tanzrhythmer“ für gute Stimmung sorgten und Fred Heinrich sowohl für die originelle Dekoration als auch für ein gelungenes Mitternachtsprogramm verantwortlich reichste.

Trotz Glenn – die Sportfliegerei hat ihren Reiz nicht verloren

Der Landesverband des Österreichischen Aero-Clubs berichtet über seine Arbeit

Eigenbericht der „Südost-Tagespost“

In der Entwicklung des österreichischen Flugwesens (Motorflug, Segelflug, Fallschirmspringen und Modellflug) spielt die Steiermark eine hervorragende Rolle. Denn was die Zahl der Aktiven, die organisatorischen Leistungen und die sportlichen Erfolge betrifft, konnten die übrigen Bundesländer außer Wien nicht annähernd mit der Steiermark Schritt halten. Im stolzen Bewußtsein dieser Tatsache ging am Sonntag in der Kammer der gewerblichen Wirtschaft in Graz die Jahreshauptversammlung des Österreichischen Aero-Clubs, Landesverband Steiermark, in Szene.

Der Präsident des Landesverbandes, Oberregierungsrat Dr. Gaisbacher, erklärte in seinem Tätigkeitsbericht u. a., daß die vergangenen zehn Jahre der Aufbauarbeit und der Schulung einer Schicht von Aktiven auf breiter Basis gedient hätten und daß sich trotz „chronischen“ Geldmanges die Lage des Aero-Clubs wesentlich gebessert hat.

Wenn das steirische Flugwesen heute in voller Blüte steht, so verdankt dies der Aero-Club vor allem jenen Männern, die durch besondere Tatkraft und Initiative an dieser Aufwärtsentwicklung mitgearbeitet haben. Sie würdigte der Aero-Club durch die Verleihung von Ehrenzeichen. Das goldene Ehrenzeichen erhielten Kammeramtsdirektor Dr. Kurzbauer, Dipl.-Ing. Brenner sowie die Bürgermeister von Mariazell, Schöggel, und Trieben, Grassegger, die sich um die Errichtung der Flugplätze verdient gemacht haben. Mit dem silbernen Ehrenzeichen wurden die Mürzzuschlager Perstl, der Gründer

des Flugplatzes und Fluglehrer Jakob ausgezeichnet.

Der Österreichische Aero-Club verfügt zur Zeit in der Steiermark über 1040 stimmberechtigte Mitglieder, somit das bisher stimmenstärkste Bundesland Wien bereits überflügelt sein dürfte. Die Berichte der einzelnen Referenten waren durchwegs erfreulich. Im Segelflugsport stellt mit der Sektion Wörschach ein steirischer Verein gleich zwei Staatsmeister und weitere Mitglieder des Nationalkaders. Insgesamt bestehen in der Steiermark 32 Segelflugvereine. Auch die anderen Sparten der Fliegerei weisen beachtliche Erfolge auf, und zwei Schulen sorgen dafür, daß der Nachwuchs für eine glänzende Zukunft im steirischen Flugwesen garantiert ist.

Unser tägliches Preisrätsel

23.

Schneiden Sie, lieber Leser, das ausgefüllte Rätsel aus, kleben Sie es auf eine ausreichend frankierte Postkarte und senden Sie es unter dem Kennwort „Preisrätsel“ an unsere Adresse: Redaktion der „Südost-Tagespost“, Graz, Herrengasse 9, 2. Stock. Die Einsendungen müssen bis Montag, 5. März, bei uns eingelangt sein, sonst können sie bei der Ziehung nicht berücksichtigt werden. Aus den richtigen Lösungen wird dann unter Ausschluß des Rechtsweges der Gewinner gezogen, dem wir seinen Preis – 100 Schilling – durch die Post überweisen. Die Auflösung und den Namen des Gewinners finden Sie in unserer Ausgabe vom 6. März.

60er Jahre

Seite 10 – 59./14. Jahrgang

Schwierige Motocross

Am 23. September werden die Motoren

Wenn am 23. September der Starter des Birkfelder Motocross sein Flaggensignal gibt und die schweren Maschinen ungeduldig aufheulen, wird den Fahrern ein Rundkurs bevorstehen, der es wahrlich in sich hat.

Diese Motorrad-Geländefahrt wird nun zum zweitenmal durchgeführt, nachdem sie im Vorjahr guten Publikumserfolg hatte. Die Birkfelder sind ja auch auf diesem Gebiet bereits „alte Hasen“; sie veranstalteten selbst dem Jahre 1958 die bekannten Kulmrennen.

Stätte steirischer Gemütlichkeit

Die seit 70 Jahren bestehende Steiermärkische Weinstube wurde renoviert und wird am 17. September unter einem neuen Pächter, dem Ehepaar Juza, wieder eröffnet werden. Das Paar hat bisher die Gaststätte Engelweingarten geführt und will sich bemühen, den steirischen Charakter der von der Steiermärkischen Sparkasse geschaffenen und liebevoll eingerichteten Weinstuben in den Vordergrund zu rücken. Wie der leitende Direktor Dr. Pauritsch bei einer Pressekonferenz betonte, hatte vor rund 70 Jahren, als die Reblaus von rund 60.000 Hektar steirischen Reblandes 20.000 Hektar vernichtete, die Steiermärkische Sparkasse beschlossen, eine Reihe von Weingärten und wendete rund drei Millionen Gulden zur Rettung des Weinbaues auf, sondern sorgte auch für eine Absatzstätte durch die Errichtung der Steiermärkischen Weinstube. In Vertretung des Landesrates Wegart sprach ORR, Dr. Gaisbacher vom Mangel an guten Restaurationsbetrieben, an denen der steirische Fremdenverkehr noch immer leidet. Der Fremde lege dabei besonderen Wert auf ein Lokalkolorit. Es sei daher besonders zu begrüßen, daß es in der Steiermärkischen Weinstube künftig „steirisch“ zugehen werde. Der neue Pächter, Victor Juza, der übrigens Mitglied des Verbandes französischer Restaurateure ist, teilte mit, daß er stets für steirische Spezialitäten und Eigenbauweine sorgen werde. Jede Woche werde es u. a. Blut- und Leberwürste sowie steirische Hühner geben. Die Weinstube ist ab Montag täglich ab 9 Uhr früh geöffnet.

Dienstag, 25. September 1962

aus Murau) schwer verletzt, der 20jährige Horst Steiner aus Murau sowie Engelbert Palli selbst kamen mit leichteren Verletzungen davon. Am Personenauto entstand erheblicher Sachschaden.

Amerikanische Reisebürofachleute in der Steiermark

Zum Studium der Fremdenverkehrsbelange der Steiermark weilten kürzlich zwölf Experten aus den USA, durchwegs Vertreter bedeutender New Yorker Reisebüros, in Graz. Die Amerikaner wurden von ORR Dr. Gaisbacher begrüßt und kurz mit dem steirischen Fremdenverkehr vertraut gemacht. Durch diesen Informationsbesuch aus Übersee wurden die Bemühungen des Landesfremdenverkehrsamtes, Europabus-Fahrten amerikanischer Reisebüros auch in die Steiermark, insbesondere nach Graz, zu bringen, unterstützt.

Begeisterung über die AUA-Pläne
Steirer kommen bei geplantem innerösterreichischen Luftverkehr wieder schlecht weg

Eigenbericht der „Südost-Tagespost“

Wie schon berichtet, will die AUA am 1. April des kommenden Jahres mit dem innerösterreichischen Luftverkehr beginnen, in den auch die steirische Landeshauptstadt eingeschaltet ist. Das ist auf den ersten Blick eine sehr erfreuliche Tatsache. Auf den zweiten Blick erhält diese Freude für uns Steirer allerdings einen empfindlichen Dämpfer: man hat in Wien nämlich wieder einmal wenig Rücksicht auf die Bedürfnisse der Steiermark genommen.

Es ist zwar ein täglicher Kurs von Wien über Graz nach Klagenfurt vorgesehen, aber Zeit, in der im afrikanischen Busch modernste Düsenflugzeuge eingesetzt sind, in einem Land, das auf mehr als 50 Jahre fliegerischer Tradition zurückblicken kann, eine neue Linie mit museumsmatigen Flugzeugen zu beginnen? Wenn die geplante Linienführung der AUA und die vorgesehenen DC-3-Maschinen Wirklichkeit werden, besteht die Gefahr, daß das Unternehmen, von dem sich gerade die Steirer so viel erhofft haben, schon in der Geburtsstunde zum Tod verurteilt ist.

Die Steiermark, die in Hinsicht auf Verkehrsverbindungen ja noch nie sehr verwöhnt wurde, hat lange genug auf die Einführung nicht nur Vorschläge, sondern eine Linie mit museumsmatigen Flugzeugen zu bringen, vor ein Wien zu sollten nach Linz nach Linz gefahren werden, die Passagiere haben, nicht eventuel Flug am diese zwei, so dafür al Binnenl

60er Jahre

Salzburg – Graz im Bummeltempo
ORR Dr. Gaisbacher urgiert schleunigste Verkürzung der Zugverkehrszeiten

WIEN (ED) — Als Sprecher des Bundeslandes Steiermark plädierte ORR Dr. Gaisbacher bei der gestrigen Verkehrstagung in Wien für eine Ausweitung des Zugverkehrs auf die Vor- und Nachsaison sowie für die schleunigste Verkürzung der gegenwärtig an das Bummelzugtempo erinnernden Zugverkehrszeiten Salzburg—Graz. Dr. Gaisbacher begrüßte in diesem Zusammenhang die bereits eingeleitete Elektrifizierung der Strecke Sankt Michael—Selzthal und bat, dieselbe voranzutreiben.

Er ersuchte ferner, schon im Interesse der österreichischen Fremdenverkehrswirtschaft, um Hilfe und Unterstützung für den privaten Linienverkehr der Autobusse nach Jugoslawien und teilte dabei mit, daß, während ein Autobus von München durch Österreich nach Jugoslawien verkehre, einem steiermärkischen Autobus eine entsprechende Bewilligung bisher nicht erteilt worden sei. Des Weiteren unterstrich Dr. Gaisbacher die Notwendigkeit eines innerösterreichischen Luftverkehrs. Erwähnt sei noch Verkehrsminister Ing. Wald-

brunners Mitteilung bei der Verkehrstagung, daß das mehrjährige Investitionsprogramm der Post- und Telegraphenverwaltung im Fernmeldedienst nunmehr als abgeschlossen zu betrachten sei, wobei Mariazell und die Ramsau noch über keinen automatischen Fernspreverkehr verfügten.

Samstag 8. Dez. 1962



Endlich Flügel für die Flugrettung?

Flugzeugdemonstration auf dem Flughafen Thalerhof — Nur 43 m Startbahn

Ein seit langem bestehender Wunschtraum der steirischen Flugrettung scheint in Erfüllung zu gehen, nämlich ein Flugzeug zu bekommen, mit dem man schnell Fallschirm- und Rettungsmaterial zu jedem Einsatzort transportieren kann. Gestern vormittag landete auf dem Flughafen Graz-Thalerhof die einmotorige Turboprop-Maschine PTG-A 27, die allen Erwartungen der Flugrettung entspricht.

Wie der Sektionsleiter der steirischen Flugrettung, Filibert Zabini, erklärte, sei die Sektion modernst ausgerüstet. Da es jedoch kein geeignetes Flugzeug gibt, um die Ausrüstung zum Einsatzort zu bringen, liegt diese Einrichtung Hochalpinistik ausgebildet, das Training mit den derzeit vorhandenen kleinen Sportmaschinen hat jedoch wenig praktischen Wert.

Die neue Maschine bietet sieben Personen samt Schiern, Akja und Rettungsmaterial Platz. Die Startstrecke beträgt nach Aussage des Piloten nur 43 Meter. Die Turboprop-Maschine zeichnet sich mit einer Motorleistung von 650 PS durch enorme Steigfähigkeit aus.

Recht unangenehm für die steirische Flugrettung ist die Tatsache, daß es für die Springer keine generelle Außenlandeerdubnis gibt.

Neuer „Vogel“ für Grazer Flieger?

Gestern vormittag landete auf dem Flughafen Graz-Thalerhof ein Flugzeug mit schweizerischem Hoheitskennzeichen. Was dem Laien so gut wie nichts sagen wird, läßt die Herzen der Flugenthusiasten und Fallschirmspringer höher schlagen: Es handelt sich um eine „Pilatus Turbo-Porter“, ein sieben-sitziges Spezialflugzeug, das in der Schweiz gebaut wird. Dieses Wochenende wird die Maschine in Graz von den Fallschirmspringern des Aeroclubs getestet. Die Experten sind schon jetzt begeistert, doch kostet der „Vogel“ rund 3,5 Millionen S. Es wird erwogen, die „Pilatus“ im Herbst zu kaufen. Man berichtet von der Maschine wahre Wunderdinge. Sie kann bis zu einer Höhe von 10.000 m bei einer Geschwindigkeit von 250 km/h fliegen. Der Turbo-Prop-Motor leistet 650 PS. Mindestgeschwindigkeit ist mit rund 80 m angegeben. Die „Pilatus“ ist als Mehrzweckflugzeug speziell für den alpinen Raum konzipiert. Sie könnte in Österreich als Rettungsflugzeug und für das Fall-schirmspringen eingesetzt werden. Die bisher verwendeten Flugzeuge sind für den Abwurf von Rettungsgeräten im Gebirge, wie etwa Akjas, zu klein. Der Aeroclub hofft, daß man sich bis zum Herbst über die Finanzierung einigen wird können.

„Kl. Zeitung“ 31.5.70

70er Jahre

Steirer wurde Modellflugmeister

Spannende Wettkämpfe in Unterfladnitz bei Weiz — Vater und Sohn voran

Eigenbericht der „Neuen Zeit“

Der Grazer Heinrich Sekirnjak sen. brachte am Wochenende in Unterfladnitz bei Weiz den Titelverteidiger Franz Christian vom Heeres-sportverein St. Pölten um die Staatsmeisterei der Modellflieger (Kategorie Motorsegler). 33 Starter aus ganz Österreich hatten erbittert um den Meistertitel gekämpft.

Ideales Wetter und günstige thermische Bedingungen bildeten günstige Voraussetzungen für die Fünf-Minuten-Freiflüge der Mini-Flugzeuge. Hilfsmotoren brachten die Modelle auf Höhen von mehr als 300 Metern.

Die Steirer hatten besonderes Glück. Nach prächtigen Wertungsdurchgängen folgten dem neuen Staatsmeister Sekirnjak dessen gleichnamiger Sohn auf dem zweiten Platz, Werner Puchas aus Hartberg auf dem dritten und der Grazer Alfred Schwarzl auf dem vierten. Fünft-er wurde Othmar Huber aus Bludenz.

Ausnahmslos Steirer belegten die ersten Plätze nach dem Kampf um die Modellflieger-Staatsmeisterschaft (Kategorie Motorsegler), der am Wochenende in Unterfladnitz bei Weiz ausgetragen wurde: Die Sieger: 1. Heinrich Sekirnjak sen. aus Graz (Mitte); 2. dessen gleichnamiger Sohn (rechts); 3. Werner Puchas aus Hartberg. Den 4. Platz belegte Alfred Schwarzl.

30.6.70

Freitag, 7. Juni 1977

LOKALES Seite 11

Privatflieger machen den Himmel unsicher

Die Expertengutachten über den Flugzeugabsturz von Proleb hört sich an wie eine makabre Geschichte: Der Pilot Werner Steinbauer, 35, flog zu langsam, zu tief und war außerdem wie ein Mochtegnluftakrobat schnurstracks in den Tod gerast. Eine Fehlleistung, die vier Personen das Leben kostete.

„Mit den privaten Motorfliegern ist das so eine Sache“, meinte Montag der Flugesperte Ing. Herbert Vyskocil aus Graz zur „Steirerkrone“, „nur zu oft werden die strengen Vorschriften des Bundesamtes für Zivilluftfahrt einfach nicht eingehalten.“

Bei dem tödlich verunglückten Werner Steinbauer, der die Bestimmungen nach allen Regeln der Kunst übertrat, kommt aber noch ein weiterer tragischer Um-

stand dazu: Der Pilot flog ein vier-sitziges, italienisches Sportflug-zeug, von dem auf der Welt über-haupt nur zwölf Stück gibt. Die Produktion dieser „Fachiro II“ mußte nämlich wegen etlicher Mängel eingestellt werden.

In der Steiermark gibt es der-zeit etwa 70 Motorflugzeuge, von denen allein 35 im Hangar Graz-Thalerhof untergebracht sind. Außerdem stehen neben Graz noch acht weitere Flughäfen (Niederöf-fen, Trieben, Timmers-dorf, Zellweg, Kapfenberg, Mariazell, Sankt Ruprecht an der Raab, Fürstenfeld) und vier Aus-bildungszentren für Flieger (ASKO Graz, ASKO Kapfenberg, Union Graz, Steirische Motorflieger-union Fürstenfeld) den Piloten zur Verfügung. Für die Ausbildung sind unbedingt 40 Flugstunden er-forderlich, die Nachfliegerlaubnis setzt weitere strenge Prüfungen in den bereits genannten Ausbil-dungszentren voraus.

Der Pilot hat vor allem folgende Bestimmungen zu beachten: Die Mindestflughöhe beträgt über Großstädten 900, über bebautem Gebiet 300 und über dem Freiland 150 Meter. Dazu muß noch die Höhe des überfliegenen Objektes gerechnet werden.

Außerdem darf der Pilot eine Mindestgeschwindigkeit – etwa 30 bis 100 Stundenkilometer – nicht unterschreiten. Unter die-sem kritischen Wert ist das Flug-zeug nicht mehr steuerfähig und sackt ab. Um den Piloten davor rechtzeitig zu warnen, hat jede Maschine zu diesem Zweck ein eigenes Warnhorn eingebaut. Im Fall „Steinbauer“ vermuten die Experten, daß entweder das Horn defekt war, oder daß der über-müdete Pilot die Signale einfach ignoriert hat.

Motorflugzeuge – die derzeit gängigen Typen heißen „Cessna“, „Piper“, „Robin“ und „Moran“ – müssen einmal im Jahr bezie-hungsweise alle tausend Flugstun-den vom Bundesamt für Zivilluft-fahrt – Außenstelle Graz-Thaler-hof – überprüft werden. Experte Ing. Vyskocil: „Wenn sich jeder Pilot streng an die Vorschrift hält, würde, gäbe es sicher nicht so viele Flugunfälle.“

Und das machen, so Ing. Vyskocil, viele Piloten falsch:

- Sie überschätzen ihre eigene Leistung und glauben nach den Lernflügen bereits Profis zu sein.
- Sie verabsäumen es, ihre Ma-schine vor dem Abflug genau auf Anschlüsse, Tankinhalt, Tauglich-keit der Instrumente, Oldruck und dergleichen zu überprüfen.
- Sie erkundigen sich nur un-genau nach dem Wetterbericht. Hier gilt die Vorschrift: Für eine Platzrunde genügt eine Wetter-information (man holt sie am besten bei der Flugwetterwarte Graz, Tel. 21 2 84, ein), bei Lokal-flügen soll man alle zwei Stunden nachfragen.
- Piloten fliegen, wie in Proleb, sehr oft zu tief. Fliegen wird zur Provokation der Öffentlichkeit, zur Angeberei. Sehr oft werden Kunststücke vorgeführt, für die die Flugzeugtype einfach nicht geeignet ist.
- Fliegen ist in der Steiermark ein teurer Modestport. Da ein Motor-flugzeug ab etwa 500.000 bis zu zwei Millionen Schilling kostet, sind die Flugzeughalter in der grü-nen Mark meist eigene Flugver-eine. Die beiden wichtigsten heißen: Union und ASKO, dazu kommen noch einige regionale Vereine.

Wer das Fliegen mit einer Zir-kulsummer verwechselt, hat mit strengsten Bestrafungen zu rech-nen. Der Rechtsweg dabei ist wie folgt: Wenn irgendein Fehler des Piloten zur Anzeige gebracht wird, belassen sich die zuständige Bezirkshauptmannschaft und das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit dem Fall, Piloten, die zu tief, zu unvorsichtig oder ohne Nachtflug-berechtigung nach Sonnenunter-gang noch fliegen, haben mit saftigen Geldstrafen (einige Tau-send Schilling) oder dem Entzug des Pilotenscheins zu rechnen. Passiert dabei etwas, unterliegt der Pilot dem Strafrecht wie zum Beispiel jeder Autofahrer.

Eine Statistik über Flugunfälle in der Steiermark gibt es nicht, doch die gesamtösterreichischen Jahresbilanzen sind schon eine Warnung genug. Bisher liegen allerdings nur Zahlen bis 1975 auf.

1975 ereigneten sich in Öster-reich 114 Flugunfälle, 14 Personen starben, es gab 37 Verletzte. Das entspricht gegenüber dem Vor-jahr einer Zunahme von 0,5 Pro-zent.

Tragisch an dieser Bilanz ist vor allem eine Tatsache, wie ein Spre-cher des Bundesamtes für Zivilluftfahrt der „Steirerkrone“ sagte: „Bei allen diesen Unfällen war kein einziges Linienflugzeug be-teiligt. Die Verletzten, Toten und die zertrümmerten Flugzeuge gehen allein auf das Konto der Privatflieger.“

Allein 35 Motorflugzeuge sind im Hangar Graz-Thalerhof untergebracht. Viele der Piloten riskieren zuviel.

Foto: Werner

VON MANFRED NIEDERL UND WALTER BAUSTÄDTER

70er Jahre

Mittwoch, 17. September 1978

SÜDOST-TAGESPOST Seite 1

Der Landespressediens meldet

Luftfahrtverband zeichnet Hofrat Dr. Gaisbacher aus

Im Wiener Palais Schwarzenberg wurde am Dienstag an den steirischen Landes-trendenverkehrsdir-ektor Hofrat Dr. Josef Gaisbacher der Wialand-Preis 1978 des österreichischen Luft-fahrtverbandes verlie-hen. In Anwesenheit des Verbandvorstan-des und zahlreicher Vertreter aller Bereiche der Luftfahrt hielt Ministerialrat Dr. Walter Dragan von der obersten Luftfahrtbehörde, Vizepräsident des öster-reichischen Luftfahrtverbandes, die Laudatio. Ministerialrat Dr. Dragan erinnerte daran, daß diese Auszeichnung nunmehr das vierte Mal für besondere Leistungen in der österrei-chischen Luftfahrt vergeben wird. Nach Bundes-beer-Brigadier I. R. Gustav Hank, AUA-Flug-kapitän Josef Starkbaum und dem Wiener Flughafendirektor Paul Tiltsch geht die Aus-zeichnung, eine Bronze-Skulptur, nun an Hof-rat Dr. Josef Gaisbacher. Hofrat Dr. Gais-bacher, Ehrenpräsident der FAI (Fédération Aéronautique Internationale), Präsident des österreichischen Aero-Clubs in der Steiermark, habe sich bei der Organisation der „Europa-flüge“ ausgezeichnet, auch das glänzende Gelin-gen des Donaufluges im heurigen Jahr mit 99 Teilnehmern von Donau-Eschingen in der BRD bis Tulcea nahe dem rumänischen Donauende bei Hofrat Dr. Gaisbacher zu danken, der sich außerdem um den Aufbau und die Förderung des Fluggporties in der Steiermark seit vielen Jahren verdient gemacht hat.

• Diplome für Kinder- und Säuglings-schwestern. Im Hörsaal der Universitätskinder-klinik Graz wurden gestern in feierlicher Form 33 Absolventinnen der Kinder- und Säuglings-krankenkopfgeschule diplomiert. In Anwesen-heit des Vorstandes der Universitätskinderklinik, Prof. Dr. Best Hadorn, und der wirklichen Hofrätin Dr. Karl-Ludwig Scherer und Doktor Josef Schaffer überreichten unter Hinweis auf die schwierige Berufsausbildung und die große Verantwortlichkeit in der Kinder- und Säug-lingskrankenkopflege Landesamtsdirektor W. Hofrat Dr. Gustav Mittelbach und der Leiter der Krankenkopfgeschule, Univ.-Prof. Dr. Wil-heim Falk. Diplome an folgende Schwestern: Karin Baumbackl, Mathilde Binder, Eva Bret-terleber, Eilfriede Fischerauer, Monika Franz, Brigitte Geißbauer, Magdalena Gietler, Anne-liese Gutawa, Astrid Hammer, Aloisia Heigl, Anita Hehl, Anna Horvath, Inge Hrasnig, Renate Kristandl, Renate Liebmann-Schirko, Brigitte Malix, Inge Meister, Renate Mund, Christine Opairil, Sigrid Preindl, Elisabeth Preister, Angelika Reinisch, Maria Samide, Mathilde Schaffer, Ingrid Sebnath, Edith Sorg-mann, Sigrid Steiner, Veronika Thalhammer, Ingrid Wassermann, Erika Winter, Rowitha Ziegler und Christine Zwanzel.

• Fortschritte an der Breitenauerstraße. Die von Mauthstadt nach Birkfeld führende Breitenauerstraße L 104 über den Straßengut-tel stellt eine wichtige Verbindung des Mur-tales mit dem oststeirischen Raum dar. Nach-dem über Initiative von Landesrat Dr. Josef Krainer für den oststeirischen Teil bereits das Bauverhaben Ortsdurchfahrt Gasen ungschrieben worden ist, konnte nunmehr der 5,85 Kilometer lange Bauabschnitt St. Erhard-Zuk-kenhutgraben seiner Bestimmung übergeben werden. An diesem Teilstück wurde drei Jahre lang gearbeitet, wobei Bauleistungen im Aus-maß von rund 36 Millionen Schilling erbracht worden sind.

Neben einer Straßenregenerierung von fast drei Kilometer Länge mußte im Bereich der Schlackenhalde durch tiefreichende Material-schwemmungen der gesamte Unterbau saniert werden. Im Zusammenhang mit der Errichtung der Straßbrücke war es notwendig, auf einer Länge von 340 Metern das Bett des Breiten-auerbaches zu verlegen, die Verbauung von drei Wildbächen vorzunehmen und sechs Brücken-objekte zu errichten.

Anschließend an die bereits ausgebaute Um-fahrung von St. Erhard wurde ein 270 Kilo-meter langes Teilstück vollkommen neu tras-siert und auf eine durchschnittliche Fahrbahn-breite von 6,5 Metern erweitert. Für das nun-mehr übergebene Bauverhaben war es not-wendig, eine Reihe seitlich einkommende Wildbäche zu verlegen und außerdem sieben Landesstraßen und vier Wirtschaftsböden zu errichten. Damit sind alle Voraussetzungen für die Fortführung des großzügigen Ausbaues des Zuckenhutgrabenprojektes gegeben.

• Ausbau der Tragöserstraße. In einer Bauzeit von 23 Monaten wurde mit einem Ge-samtaufwand von rund 27,5 Millionen Schilling ein 3,5 Kilometer langer Ausbaubchnitt der von Berndorf nach Tragöser führenden L 111 (Tragöserstraße) fertiggestellt und nunmehr durch Landesrat Dr. Josef Krainer seiner Bestimmung übergeben. Diese Straße ist vor allem für den Transport von Holz und Rohmagnesit von Bedeutung, dient aber auch in zunehmendem Maße dem Ausflugs- und Fremdenverkehr. Der neue Ausbaubchnitt schließt bei km 4,7



Freitag, 21. Mai 1982

Die dünne Luft der Gewinnzone

Noch fliegt die AUA abseits geschäftlicher Turbulenzen

Von unserem Redaktionsmitglied JOSEF URSCHITZ

WIEN. Manager von Fluggesellschaften haben in jüngster Zeit wenig Grund, auf ihre Bilanz zu stolz zu sein: Die 113 Gesellschaften, die sich zum internationalen Luftfahrtverband IATA zusammengeschlossen haben, mußten 1981 Gesamtverluste im Ausmaß von 34 Milliarden Schilling einbekennt. Wobei die geschäftlichen Turbulenzen Staatsunternehmen ebenso in die Verlustzone drückten wie private Gesellschaften. So liegen die staatlichen British Airways den Steuermählern des Vereinigten Königreiches mit einem Verlust von 4,6 Milliarden Schilling schwer auf der Tasche, während das PanAm-Management seinen Aktionären ein 5,8-Milliarden-Schilling-Defizit begrifflich machen muß, statt, wie es sich für ein gewinnorientiertes US-Privatunternehmen gehört, Dividenden auszuschütten.

Einigen wenigen Gesellschaften ist es allerdings gelungen, durch das „schwarzeste Jahr der Geschichte der zivilen Luftfahrt“ (IATA-Direktor) unbehelligt oder lediglich mit leichten Schrammen durchzuziehen. So kann etwa die schweizerische Swissair auf 435 Millionen Schilling Jahresgewinn verweisen, und auch die Deutsche Lufthansa schloß das geschäftliche Katastrophenjahr, wie aus Köln verlautet, „leicht positiv“ ab.

Und noch eine mitteleuropäische Fluggesellschaft konnte sich in dem Jahr, in dem Freddie Laker geschäftlich abstürzte und das Gros der IATA-Gesellschaften nur knapp an der finanziellen Bauchlandung vorbeiflog, in der dünnen Luft der Gewinnzone halten: die Austrian Airlines. Zwar wirkten sich kräftige Kostenschübe auch auf die Erträge der meimischen Fluggesellschaften aus, von Verlusten, wie sie im Fluggeschäft unterdessen zur traurigen Ge-

schäftlichen Katastrophenjahr, wie aus Köln verlautet, „leicht positiv“ ab.

Und noch eine mitteleuropäische Fluggesellschaft konnte sich in dem Jahr, in dem Freddie Laker geschäftlich abstürzte und das Gros der IATA-Gesellschaften nur knapp an der finanziellen Bauchlandung vorbeiflog, in der dünnen Luft der Gewinnzone halten: die Austrian Airlines. Zwar wirkten sich kräftige Kostenschübe auch auf die Erträge der meimischen Fluggesellschaften aus, von Verlusten, wie sie im Fluggeschäft unterdessen zur traurigen Ge-

schäftlichen Katastrophenjahr, wie aus Köln verlautet, „leicht positiv“ ab.

Und noch eine mitteleuropäische Fluggesellschaft konnte sich in dem Jahr, in dem Freddie Laker geschäftlich abstürzte und das Gros der IATA-Gesellschaften nur knapp an der finanziellen Bauchlandung vorbeiflog, in der dünnen Luft der Gewinnzone halten: die Austrian Airlines. Zwar wirkten sich kräftige Kostenschübe auch auf die Erträge der meimischen Fluggesellschaften aus, von Verlusten, wie sie im Fluggeschäft unterdessen zur traurigen Ge-

schäftlichen Katastrophenjahr, wie aus Köln verlautet, „leicht positiv“ ab.

Und noch eine mitteleuropäische Fluggesellschaft konnte sich in dem Jahr, in dem Freddie Laker geschäftlich abstürzte und das Gros der IATA-Gesellschaften nur knapp an der finanziellen Bauchlandung vorbeiflog, in der dünnen Luft der Gewinnzone halten: die Austrian Airlines. Zwar wirkten sich kräftige Kostenschübe auch auf die Erträge der meimischen Fluggesellschaften aus, von Verlusten, wie sie im Fluggeschäft unterdessen zur traurigen Ge-

Eisernes Festhalten am Qualitätsimage

Der Einsatz der neuen, größeren Maschinen bedeutet allerdings auch Kapazitätsausweitungen. Und das ausgerechnet in einer Zeit, in der die meisten Fluggesellschaften über rückläufige Passagierzahlen klagen.



DIE UMSTELLUNG DER AUA-FLOTTE AUF NEUE DC-9-MASCHINEN IST

schäftlichen Katastrophenjahr, wie aus Köln verlautet, „leicht positiv“ ab.

Und noch eine mitteleuropäische Fluggesellschaft konnte sich in dem Jahr, in dem Freddie Laker geschäftlich abstürzte und das Gros der IATA-Gesellschaften nur knapp an der finanziellen Bauchlandung vorbeiflog, in der dünnen Luft der Gewinnzone halten: die Austrian Airlines. Zwar wirkten sich kräftige Kostenschübe auch auf die Erträge der meimischen Fluggesellschaften aus, von Verlusten, wie sie im Fluggeschäft unterdessen zur traurigen Ge-

80er Jahre

geschäftliche Katastrophenjahr, wie aus Köln verlautet, „leicht positiv“ ab.

Und noch eine mitteleuropäische Fluggesellschaft konnte sich in dem Jahr, in dem Freddie Laker geschäftlich abstürzte und das Gros der IATA-Gesellschaften nur knapp an der finanziellen Bauchlandung vorbeiflog, in der dünnen Luft der Gewinnzone halten: die Austrian Airlines. Zwar wirkten sich kräftige Kostenschübe auch auf die Erträge der meimischen Fluggesellschaften aus, von Verlusten, wie sie im Fluggeschäft unterdessen zur traurigen Gewohnheit geworden sind, sind die rotweißroten Flieger aber noch weit entfernt.

Im Gegenteil: Statt, wie es bei Staatsbetrieben gelegentlich vorkommen soll, um Subventionen und Verlustabdeckungen einzukommen, verwöhnen die „friendly“ (Eigenlob) Airlines den geldknappen Finanzminister freundlicherweise mit 77,7 Millionen Schilling Dividende. 70,3 Millionen hat die Gesellschaft – „Die Presse“ berichtete – im Vorjahr als Reingewinn eingeflogen, der Rest stammt von den 12,5 Millionen Schilling, die aus der Bilanz des Jahres 1980 als Gewinnvortrag herübergerettet wurden.

„Eingeflogen“ stimmt für den AUA-Gewinn allerdings nur bedingt. Denn ausgerechnet in ihrem ureigen-

geschäftliche Katastrophenjahr, wie aus Köln verlautet, „leicht positiv“ ab.

Und noch eine mitteleuropäische Fluggesellschaft konnte sich in dem Jahr, in dem Freddie Laker geschäftlich abstürzte und das Gros der IATA-Gesellschaften nur knapp an der finanziellen Bauchlandung vorbeiflog, in der dünnen Luft der Gewinnzone halten: die Austrian Airlines. Zwar wirkten sich kräftige Kostenschübe auch auf die Erträge der meimischen Fluggesellschaften aus, von Verlusten, wie sie im Fluggeschäft unterdessen zur traurigen Gewohnheit geworden sind, sind die rotweißroten Flieger aber noch weit entfernt.

„Eingeflogen“ stimmt für den AUA-Gewinn allerdings nur bedingt. Denn ausgerechnet in ihrem ureigen-

geschäftliche Katastrophenjahr, wie aus Köln verlautet, „leicht positiv“ ab.

Und noch eine mitteleuropäische Fluggesellschaft konnte sich in dem Jahr, in dem Freddie Laker geschäftlich abstürzte und das Gros der IATA-Gesellschaften nur knapp an der finanziellen Bauchlandung vorbeiflog, in der dünnen Luft der Gewinnzone halten: die Austrian Airlines. Zwar wirkten sich kräftige Kostenschübe auch auf die Erträge der meimischen Fluggesellschaften aus, von Verlusten, wie sie im Fluggeschäft unterdessen zur traurigen Gewohnheit geworden sind, sind die rotweißroten Flieger aber noch weit entfernt.

„Eingeflogen“ stimmt für den AUA-Gewinn allerdings nur bedingt. Denn ausgerechnet in ihrem ureigen-

seine eigene Klasse“ ihren Fluggästen ein verwirrendes Kategorienwirrwarr vorsetzen. Bisher hat sich für die AUA der Verzicht auf die Beteiligung an dem in den vergangenen Krisenjahren ausgebrochenen „Klassenkampf“ in der Luft jedenfalls bezahlt gemacht.

Ebenso konsequent, wie sie an ihrem Klassensystem festhalten, bestehen die AUA-Kapitäne auch auf ihrem Rentabilitätsprinzip. So wurden Versuche, gewinnträchtige Binnenflugstrecken zu „privatisieren“, ebenso abgeschmettert wie die alten Wünsche der Fremdenverkehrswirtschaft, im Dienste des Tourismus auch unrentable Strecken zu befiegen. Erst im Vorjahr gab es ein klares Nein zur Forderung der Fremdenverkehrsbetriebe, die AUA mögen doch auch transatlantische Routen bedienen, um mehr Amerikaner ins Land zu locken. Die Begründung zu diesem Ansinnen wurde allerdings mit typisch österreichischer Mentalität geführt: Ein Staatsbetrieb wie die AUA, so wurde argumentiert, dürfe nicht immer nur an den schnöden Profit denken. Tut er aber: Wenn alles nach Plan verläuft, dann werden die Austrian Airlines auch 1982 eine Dividende an den Staat abliefern – zum zwölftenmal in ununterbrochener Reihenfolge.

„Eingeflogen“ stimmt für den AUA-Gewinn allerdings nur bedingt. Denn ausgerechnet in ihrem ureigen-



80er Jahre



Samstag, 23. Juni 1984 Horizonte Spezial Tagespost

Der Thalerhof im Blickpunkt





Der erste Passagier

Am 26. Juni 1914 startete Oberleutnant Feldpilot Erich Kahlen mit einer Etrich-Taube als erster zu einem Flug am Thalerhof. Nur vier Wochen später brach der Erste Weltkrieg aus, und der Thalerhof diente nur militärischen Zwecken. Unser Bild zeigt Erich Kahlen fast 70 Jahre später nach der Besichtigung der Concorde, die er in Besetzung von Landeshauptmann Krainer vornahm.

Der prominenteste Besucher

Am 9. Mai 1969 kam Englands Königin Elizabeth II., begleitet von Prinzgemahl Philipp und Prinzessin Anne, im Rahmen ihres Österreich-Staatsbesuches nach Graz, um die steirische Landeshauptstadt und das Gestüt Piber zu besichtigen. Sie wurde auf dem Thalerhof vom damaligen Landeshauptmann Josef Krainer begrüßt.

Der 1.000.000ste Passagier

Am 19. Oktober 1983 wurde auf dem Thalerhof der 1.000.000ste AUA-Passagier geehrt, nämlich Frau Dr. Luzia Gradi aus Leoben. Zu ihrer Begrüßung fanden sich ein: AUA-Distriktsleiter Gerhard Heschgl, Stationsleiter Werner Schoiswohl, AUA-Österreich-Direktor Helmut Bruneder und Flughafendirektor Friedrich Eder (von links nach rechts).
Fotos: Steffen

80er Jahre

70 Jahre im Zeitraffer

Im Jahre 1913 wurden am Exerzier- und Flugplatz Thalerhof zwei Hangars und ein Personalgebäude errichtet. 1914 trafen mit der Bahn zwei Flugzeuge vom Typ Etrich-Taube ein. Zum Flugfeldkommandanten wurde der Grazer k. k. Oberleutnant Feldpilot Erich v. Kahlen ernannt.

Der 26. Juni 1914 war ein denkwürdiger Tag in der Geschichte des Flughafens Graz. An diesem Tag erfolgte der erste Flug. Seit 1923 ist der Thalerhof eine Anlage der zivilen Luftfahrt.

1925 wurde der Flughafen Graz mit der Strecke Wien-Graz-Klagenfurt erstmals in den Luftverkehr einbezogen. Dieser ersten Flugstrecke folgten Strecken nach Venedig, Budapest und Rijeka. 1927 wurde der Thalerhof zu einem Zollflughafen erklärt.

Um den stärker werdenden Passagierverkehr verkraften zu können, wurde in den Jahren 1937-1939 das erste Abfertigungsgebäude gebaut. 1954 wurde mit dem Bau der 1500 m langen Betonpiste begonnen. 1955 erfolgte die Fertigstellung. Durch den weiteren Fortschritt beim Bau von Verkehrsmaschinen wurde die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2000 m erforderlich. Bauzeit: 1961-1962.

Seit dem 1. Mai 1963 haben Austrian Airlines Graz in ihr Flugstreckennetz einbezogen (Wien-Graz-Klagenfurt). 1965 wurde die Flugstrecke Graz-Linz-Frankfurt eröffnet.

1966 wurde die Errichtung des heute bestehenden Abfertigungsgebäudes und der dazugehörigen Flugsicherungseinrichtungen in Angriff genommen. Inbetriebnahme 1969.

1971 wurde der grenzüberschreitende Flugverkehr ausgebaut und die Linie Graz-Salzburg-Zürich installiert. 1973 begann man mit der unbedingt erforderlichen Verlängerung der Betonpiste nach Süden auf insgesamt 2500 m.

1974 wurden die Zwischenlandungen in Linz und Salzburg eingestellt, was dem Flughafen Graz starke Verluste einbrachte. In diesem Jahr eröffneten Austrian Airlines den Direktflug Graz-Frankfurt-Graz.

1976 Inbetriebnahme der 2500 m langen Start- und Landebahn, der Präzisionsanflugbefeuerung mit Anflugblitz sowie der Graspiste West. 1977 Inbetriebnahme der Pistenmittellinien- und Rollhaldebefeuerung, RVR-Anlage und des VAGiere-Grenze erreicht.

1978 wurde zur bestehenden Tagesrandverbindung Frankfurt-Graz-Frankfurt der AUA eine Abendverbindung Frankfurt-Graz-Frankfurt von der deutschen Lufthansa eingerichtet. 1979 Projektierung einer Stoppfläche und Wendepiste.

1980 Aufnahme des Inlandflugdienstes durch Austrian Air Services. Neuinstallation und Inbetriebnahme des Landkursenders und Inbetriebnahme des Landkursenders für die Kategorie II/IIIa. 1981 Inbetriebnahme der neuen ILS-Anlage sowie der 260 m langen Stoppfläche und Wendepiste nach Norden. Im gleichen Jahr Landung der Concorde, des schnellsten Passagierflugzeuges der Welt, in Graz.

1982 Erstellung eines Generalausbauplanes für den Flughafen Graz. Weitere Grund- und Objektblösungen zur Erweiterung der Sicherheitszone für den Kategorie-II/IIIa-Betrieb. Planung eines Frachtgebäudes.

1983 nahmen Tyrolean Airways den Flugverkehr auf der Strecke Innsbruck-Graz-Innsbruck auf.

70 Jahre Flughafen Graz

Wechselhafte Entwicklung des Grazer Flughafens seit dem ersten Flug Erich Kahlens am 26. Juni 1914. Sie wurde geprägt von der raschen Entwicklung der Luftfahrt und des Flugverkehrs, aber auch von den großen politischen Umbrüchen unseres Jahrhunderts.

Festakt zum Jubiläum

Höhepunkt: Nachahmung des historischen Erstflugs

Einigen entfallen ließ sich die Flughafen-Betriebsgesellschaft sowie das Überwachungs-geschwader des Österreichischen Bundesheeres, um die 70-Jahr-Feierlichkeiten der Bevölkerung auch schmackhaft zu machen.

Nach dem ersten Flughafenkonzert der Militärmusik Steiermark am vergangenen Sonntag steht kommenden Dienstag, den 26. Juni, der große Festakt am Programm. Ab 10.30 Uhr wird die Bundesheer-Gardemusik Wien, die nur selten zu hören ist, aufspielen und die Ehrengäste empfangen. Der Grazer Schauspieler Gerd Ballach wird die Geschichte des Flughafens Thalerhof sowie einige Ereignis-

den erzählen.

Höhepunkt dieses Festaktes wird jedoch die Nachahmung des historischen Erstfluges vom 26. Juni 1914 sein. Mit einem Oldtimerflugzeug der Type Bucker 181, auch ZLIN genannt, wird der 67-jährige Flugpionier Wilhelm Hartmann die damalige Flugroute in historischer Flugkleidung nochmals fliegen.

Leider kann der erste Flieger, der vom Flughafen Thalerhof gestartet ist, nämlich Oberleutnant Erich von Kahlen, diesen sicherlich wieder histori-

den erzählen.

Höhepunkt dieses Festaktes wird jedoch die Nachahmung des historischen Erstfluges vom 26. Juni 1914 sein. Mit einem Oldtimerflugzeug der Type Bucker 181, auch ZLIN genannt, wird der 67-jährige Flugpionier Wilhelm Hartmann die damalige Flugroute in historischer Flugkleidung nochmals fliegen.

Leider kann der erste Flieger, der vom Flughafen Thalerhof gestartet ist, nämlich Oberleutnant Erich von Kahlen, diesen sicherlich wieder histori-

80er Jahre

Da die Etrich-Taube des Jahres 1914 nur mehr ein Museumstück ist, wird Kahlens historischer Flug mit einem Oldtimerflugzeug der Type Bucker 181 nachvollzogen. Am Steuer wird der 67-jährige Flugpionier Wilhelm Hartmann (Bild) sein. Die Festgäste haben also Gelegenheit, diese alte Maschine nicht nur im Museum oder auf Abbildungen, sondern live zu erleben. Der historische Flug wird etwa 25 Minuten dauern.

Ab einige steirische Zeitung berichtete die TAGESPOST am 27. Juni 1914 über das große Ereignis.

stellt. Im ersten Stock des Abfertigungsgebüdes am Thalerhof ist außerdem eine Fotostellung aufgebaut. Eröffnung durch Kulturstadtrat Heinz Pammer.

Rund 100.000 Besucher erwartet sich die Flughafenleitung für den internationalen Großflugtag und Flugtag der Flieger-

division am 15. September (siehe Seite 14).

Wesentlich an allen Veranstaltungen ist die große Beteiligung des Bundesheeres. „Wir wollen der Bevölkerung auch unsere Leistungen und die gute Zusammenarbeit mit der Zivilluftfahrt vor Augen führen“, erklärte Geschwaderkommandant Major Peter Handl dazu.

DACH GIPS INNENAUSBAU
MONTAGEWANDE GIPSANNEUFÄHRER ALUMINIUMDECKEN
Graz, Tel. 031 62 10 10

4 x pro Woche
Graz - Innsbruck - Graz
Zeitsparend, bequem, pünktlich
65 Minuten Flug mit Tiroler Gastlichkeit
S 1460.— einfach
Oftfliegerermäßigungen und zahlreiche Sondertarife
tyrolean

BRUNNENBAU TIEFBOHRUNGEN
STRASSENMARKIERUNGEN
Dipl.-Ing. Karl SCHLEICH
ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN
8041 Graz, Telefon 41 0 18 und 41 2 86

DIE Spezialisten in Sachen Luftfracht
ROSEIDON LUFTFRACHT
8073 Feldkirchen, Flughafen Graz-Thalerhof, Tel. 0 31 6/29 41 79, Telex 03-2170

Flughafen Graz auf Erfolgskurs

1994: Mehr Passagiere, mehr Fracht, mehr Geld.

Das vergangene Jahr brachte dem Flughafen Graz-Thalerhof Zuwächse in allen Bereichen: 1994 wurden um 12,5 Prozent mehr Passagiere als im Jahr zuvor verzeichnet und das Frachtaufkommen erhöhte sich um rund zwölf Prozent. Die diversen Flughafengeschäfte haben um fast 20 Prozent mehr Erlös gebracht.

Bauliche Änderungen haben den Erfolg begünstigt. „Unsere neue Abfertigungshalle ist international positiv aufgefallen. Sie wurde im Vorjahr vor der geplanten Zeit fertiggestellt und die projektierten Kosten wurden eingehalten“, bilanzierte Aufsichtsratsvorsitzender Alfred Edler.

Die Expansion soll weitergehen. Noch heuer wird um 54,6 Millionen Schilling ein Parkhaus errichtet. „Mit Ende dieses Jahres läuft auch der Pachtvertrag für den bestehenden Parkplatz aus und wir überlegen, ob wir diesen Teil der Infrastruktur in

Zukunft nicht selbst übernehmen sollen“, ergänzte Flughafendirektor Fritz Eder.

Geplant ist auch eine Ausweitung der Bürogebäude. „Fluglinien haben großes Interesse an Büros gezeigt. In der ersten Bauphase hätten wir noch kein Geld dafür gehabt.“ Ins Haus steht auch eine Sanierung der 40 Jahre alten Start- und Landepisten. Ihre Aufdoppelung wird mit 100 Millionen Schilling veranschlagt. Überlegt wird auch, die Pisten um 240 Meter zu verlängern.

Um diesen Herausforderungen begegnen zu können, wurde das Flughafenstammkapital heuer von 14,1 Millionen Schilling auf 175 Millionen Schilling aufgestockt, berichtete Eder, der dabei herausstrich, daß der Flughafen alle Investitionen selbst bezahlt und keinerlei Subventionen oder Zuschüsse durch den Steuerzahler bezieht.

90er Jahre





100 Jahre Flughafen Graz

FLUGHAFEN GRAZ

- und so nah ist die Welt.



100 Jahre General Aviation am Flughafen Graz

